F. XXXIII. 22

Australien

(Neu-Guinea)

1 – 207

St. 485/2.

Geogr.

Kapitän Thomas Forrests Reisen

zweiter Theil

enthaltend

dessen Reisen

nach dem Mergui-Archipelagus

an der Ostseite der Bai von Bengal

nebst

einer Beschreibung

der Inseln

Osjan Seilang, Pulo Pinang

des Hafens von Queda

und

des gegenwärtigen Zustandes

des Staats Atschîn

wie auch

neuern Nachrichten

von

der Insel Celebes.

Ein Auszug aus dem Englischen.

Mit Karten.

Hamburg,
bei Carl Ernst Bohn. 1793.

STAATSBIBLIOTHEK
BAMBERG

Vorrede.

Die wichtigen Regierungsveränderungen, die sich in den lezten Jahren in den drei Welttheilen, Asia, Amerika und Europa ereignet haben, geben hinreichenden Stoff, nachzudenken, was sich noch jezt bald ereignen könne. Ein entferntes Land, das durch die Gewalt der Waffen in Unterwürfigkeit erhalten wird, ist eine neue Erscheinung in der brittischen Geschichte. Allein wir sind über den Rubicon gegangen, und müssen uns jezt mit dem Schwerte behaupten. Wir sind einmahl zu weit gegangen, um irgend umkehren zu können, wenn unsre Sitten auch noch so sehr in der Länge der Zeit dabei leiden sollten.

Eine gelinde Regierung, ein Glück, das Indien wenigstens unter seinen mahumedanischen Regenten nie kannte, würde viel zu seiner Aufnahme beitragen. Hoffentlich wird dies jezt der Fall sein, da ein großer Theil von Indostan unter Grosbritanniens Herrschaft gekommen ist, das mit Mutterzärtlichkeit dafür

sorgen wird, seinen neuen Unterthanen Wohlstand und Ruhe zu verschaffen, und den Hindus Achtung für unsre billige Regierungsform einzuflößen, die ihren Gottesdienst ungestört läßt, einen Felsen, an welchem die Portugisen, die ersten Eroberer Indiens, scheiterten. Die mahumedanischen Eroberer vermieden zwar diesen Stein des Anstoßes, übertrafen aber die Portugisen noch an Betruge und Eroberungssucht. Ein Glück für Grosbritannien wird es sein, wenn es sich mit seinen gegenwärtigen Besitzungen begnügen, und sich von den Anstiftern des jetzigen unglücklichen Krieges für die Kosten durch Abgaben aus ihren Domänen und Handlungsvortheile schadlos halten läßt, durch welche man die einem verwüsteten Lande so nachtheiligen unmittelbaren Auflagen erleichtern kann.

Eben da ich meine Reisebeschreibung geendigt hatte, erfahre ich, daß die ostindische Geselschaft den klugen Endschluß gefaßt hat, Zucker aus ihren Besitzungen einführen zu lassen. Die genaue Verbindung, in der Zucker mit Thee

steht,

steht, macht es für unsern zinesischen Handel äusserst wichtig, den Preis desselben niedrig zu erhalten, und da das Unglück auf St. Domingo den europäischen Märkten eine so große Menge entzieht, so muß durchaus auf einen Ersatz gedacht werden, wenn der Preis des Zuckers, der für den Mittelstand ohnehin schon zu hoch ist, nicht aufs äusserste steigen soll.

Aus Bengal wird man Zucker sehr wohlfeil ziehn können, da man freie Leute dort dazu braucht, deren Nahrung, Reis, äusserst wohlfeil ist, und sehr fruchtbare Ländereien, die jährlich vom Schlamm des Ganges gedüngt werden, zum Zuckerbau angewandt werden können.

Viele von diesen Ländereien, die sogenannten Sundrabunds, und andre an den Ausflüssen des Ganges, sollen ehemahls gut angebaut gewesen sein, aber da sie aus Mangel an Schutz in den schönen Monaten Jenner und Hornung von den sogenannten arrakanischen Mugs und andern seeräuberischen Völkern auf der Ostseite des Meerbusens von Bengal oft

ausgeplündert werden, so verlohren sich ihre Bewohner almählig. Allein bei gehöriger Aufmunterung werden sie leicht wieder angebaut und reiche Reis- und Zuckerernten liefern können.

Die Gegend an den Mündungen des Ganges werden zwar unmerklich aber doch sicher alle Jahr durch den Schlamm dieses Flusses erhöht. Ich erinnere mich, daß 1784 oder 85 bei der Austiefung des großen Wasserbehälters zu Kalkutta Bäume verschiedne Fuß unter der Erde gefunden wurden; welches in einem von Natur flachen Lande blos der algemeinen Erhöhung des Bodens zuzuschreiben ist.

In Bengal, wo die Einwohner in ihrem Eigenthum geschätzt werden, wo sie zu frühen Heirathen geneigt sind, und zur Arbeitsamkeit die größte Anlage haben, findet man ein unermeßliches Feld vor. Bengal könnte nicht allein sich selbst und einen großen Theil Asiens, wie schon ehemahls der Fall war, sondern auch ganz Europa mit Zucker versehn, der von freien Menschen gewonnen und verarbeitet worden.

Vor einigen Jahren galt zu Kalkutta ein Faktoreimaand Zucker sieben Rupien Kurant, (14 Schilling,) oder das hundert Pfund 21 Schilling. *) Den Preis des Puderzuckers habe ich zu Batavia noch weit niedriger gefunden. Er wird von freien Leuten, größtentheils Ssinesen gemacht. Viel geht davon nach Holland. Es ward ehemahls, und vielleicht noch jezt, Zucker in Bengalen, aber durch Kompanieſklaven gebaut, wobei der hohe Preis des Reises eine große Hindernis war. Die Malaien sind ein träges Volk, und selbst auf Sumatra pflanzen sie Pfeffer blos zwangweise.

Herr Jakob Christie **) von Apole, ein großer Zuckerpflanzer und Rumbrenner, der

*) Zu Turon in Koschinschina werden bengalische Musseline und baumwollene Zeuge sehr gesucht, und daselbst ist Zucker sehr wohlfeil. Turon ist ein vortreflicher Hafen an der Mündung eines geräumigen Flusses. Eine Faktorei könnte daselbst mit Vortheil angelegt werden. S. Poivre Reisen eines Philosophen.

**) Herr Christie bezahlt der Geselschaft jährlich tausend Sikkarupien für einen Strich Landes, den er bevölkert hat, ohne einen einzigen Sklaven zu kaufen.

durch sein leutseliges Betragen gegen die Eingebohrnen, verschiedne Dörfer auf seinem Gute anlegte, sagte mir vor fünf Jahren, daß er eine solche Erlaubnis erwartete, als jezt bewilligt worden, und fügte hinzu, daß Tabak in Bengal mit Vortheil gebaut und nach England versandt werden könnte. Der Schnupftabak von Masulipatan wird von allen Tabakschnupfern wegen seines schönen Geruchs geschäzt.

Da der Mergui-Archipelagus unter dem Strich der Passatwinde liegt, so sind diese Inseln solchen Orcanen nicht ausgesetzt, als unsre westindischen. St. Mathew, Susanna, Dommel, Lord Loughborough Insel u. s. w. scheinen wegen ihres reizenden Anblicks zum Anbau einzuladen. Sie sind Sulu, dem Fruchtparadiese, auf der Küste von Borneo, nicht allein an Größe, sondern auch an mahlerischem Ansehn völlig ähnlich.

Diese Inseln sind mit vielen hohen Bäumen bedeckt. An ihren Küsten giebt es eine ungeheure Menge von Fischen und Austern.

Sie scheinen noch in einem rohen Zustande zu sein, sind aber für alle Früchte des Wendekreises, Zucker u. s. w. geschickt, und verdienen von uns besetzt zu werden, ehe unerwartete Gäste sie uns streitig machen. Ich that, was ich konnte, und pflanzte zu St. Mathew am Fischbusen eine brittische Flagge auf.

Was ich von der Insel Celebes anführe, wird vielen vielleicht neu sein. Sie ist an Größe Grosbritannien gleich, und wenigstens über halb so bevölkert. Die Holländer, welche die beste Kentnis davon haben, sind klug genug, diese zu verheimlichen. Die Bugessen scheinen ein weit edlers Volk zu sein, als ihre malayischen Nachbarn. Die Mindanoer kommen ihnen an aufrichtiger Denkungsart am nächsten.

Teroway, einer von den bugessischen Oberhäuptern schien ein vollkommner Staatsmann zu sein. Denn in der Zeit, da er Herrn Coles, der vortreflich malayisch sprach, emsig bei seinen Erzählungen von Europa zuhörte, machte er Entwürfe gegen den Sultan und stieß ihn in wenig Tagen vom Throne. Er deutete dem

Sultan an, abzureisen, und die Regierung von Passo denen zu überlassen, die besser Anspruch darauf machen könnten, da sie das Land immer gegen den Einfluß der Holländer gesichert hätten. Teroway brachte diese Veränderung ohne Blutvergiessen oder die geringsten Eingriffe in Privateigenthum zuwege.

Dieselben verschiednen Reiche auf Celebes, das holländische mitgerechnet, erinnern einen an die alte englische Heptarchie. Jede europäische Nazion könnte durch ihre Unterstützung den Bugessen den Glanz wieder verschaffen, den sie vor etlichen Jahrhunderten unter den Königen von Goa im östlichen Indien behauptet haben sollen. Die bugessische Flagge ist gewöhnlich blau, mit einigen Abänderungen nach den verschiedenen Reichen.

Ich vergaß anzuführen, daß ich zu Queda ein Wassermanöver sah, welches meines Wissens blos von den Sinesen angewandt wird. Die jährliche sinesische Jonke war auf der linken Seite des Flusses auf den Grund gerathen, und es mußte ein Anker ausgeworfen werden, um sie flott zu machen. Der Strom ging

dabei selbst während der Fluth sehr stark herunter. Ein hölzerner Anker, dessen Arme an den Spitzen mit Eisen beschlagen waren, und der einen über dreissig Fuß langen Schaft hatte, ward in eine 24 Fuß lange Art von Boot gebracht, so daß die Arme des Ankers vorne über den Steuerbord hingen, und die waagrechte Queerstange des Ankers hinten platt auf dem Backbord ruhte. Acht Mann waren in diesem Boote, wovon vier große Handspeichen hatten. Die andern vier handhabten ein langes Ruder, wie ein Hinterruder (Sculi,) am Hintertheile, daß sich auf einem starken Zapfen oder einer eisernen Halbkugel drehte, die in der Mitte am Hintertheile befestigt war und in eine eiserne Vertiefung am Ruder paßte. Diese vier Mann strengten ihre Kräfte etwa eine Minute lang stark an, und ließen in dieser Zeit den Anker nahe über der Jonke in tiefem Wasser fallen. Sie schienen dem Hinterruder Schwingungen zu geben, wie die eines Fischschwanzes, auf welchem Grundsatze auch vermuthlich seine Wirkung beruhte. Eine Menge Ruder würden dies nicht haben leisten können.

Die

Die Ssinesen regieren Schiffe von mehr als 200 Tonnen auf diese Art, mit mehrern solcher Ruder, bei welchen oft mehr als vier Mann arbeiten. Dies Hinterruder scheint in den engen Kanälen bei Kanton nothwendig zu sein, wo Seitenruder gar nicht zu gebrauchen sind. Die englischen Matrosen nennen die Theelichter, die von Kanton nach Wampo gehn, **Thomas Gegenfluth.** Sie legen sich selten an die Seite ihrer Schiffe, sondern rudern gegen den Strom der Fluth an, welches das sicherste ist. Wenn ein solches ßinesisches Hinterruder bei unsern Zollcuttern angebracht würde, so würde dies ein großes Hülfsmittel gegen den Schleichhandel sein, doch müßte eine Parlamentsakte sie ausser diesen Fahrzeugen blos Lustboten, und zwar nur gegen einen besondern Erlaubnisschein, zugestehn. Was ich von den ßinesischen Hinterruder und den Aufwindebaum bei den Segeln auf dem bugessischen Paduakan und Atschiaschen Kolay gesagt habe, verdiente von der Gesellschaft zur Aufnahme der Schifbaukunst in Ueberlegung genommen zu werden.

Ein=

Vorrede des Uebersetzers.

Das Original dieser Reisebeschreibung kam 1792 zu London auf 141 S. in gr. Quart mit aller typographischen Schönheit, mit einigen Karten und vielen Kupferstichen heraus. Die meisten von diesen leztern sind in der Uebersetzung weggelassen, da sie nur Ansichten von den Küsten enthielten, die der Verfasser besuchte, und daher blos für Seefahrer von einigem Nutzen sind. Aus dem Tagebuche des Verfassers habe ich alles weggelassen, was nicht zum Zusammenhange durchaus nothwendig war. Aus seiner Abhandlung über die Monsune habe ich blos das Physicalische beibehalten, und von seinen Vorschlägen zur Verbesserung der Transportschiffe und Versorgung der Seeleute mit Lebensmitteln dasjenige angeführt, was für Leser, die keine Seefahrer sind, brauchbar und unterhaltend sein konnte.

Inhalt.

Einleitung. . . . . S. 13.

Reise nach dem Inselhaufen von Mergui. . — 27.

Beschreibung der Insel Dsjan Seilang. . — 54.

Beschreibung von Atschin. . . . — 66.

Nachricht von Celebes. . . . — 113.

Von den Monsunen in Ostindien. . . — 145.

Vorschläge, Schiffe bequemer zur Fortschaffung von Reisenden einzurichten. . . — 155.

Gedanken über die beste Art in warmen Ländern Lebensmittel aufzubewahren und Schiffe damit zu versehen. . . . — 162.

Einleitung.

Wenn wir betrachten, wie wichtig jezt für Grosbritannien seine ostindischen Besitzungen geworden sind, so kann eine jede Sache, die, es sei in Rücksicht auf Handlung oder Politik, damit in Verbindung steht, auf die öffentliche Aufmerksamkeit gegründeten Anspruch machen.

Die Inselkette, wovon ich eine kurze Beschreibung ertheilen werde, liegt auf der Ostseite des Meerbusens von Bengal. Sie würden vielleicht noch lange unbekannt geblieben sein, wenn ich nicht auf der Reise, die ich 1783 antrat, um die Andemaninseln zu untersuchen, auf sie auf der Seite unter dem Winde unvermuthet gestoßen wäre.

Diese Inseln sind gewöhnlich unter den Namen Merguiinseln bekannt. Ich hatte oft verschiedne davon gesehn, wenn ich den Meerbusen von Bengal hinaufsegelte, allein ich stellte mir ihre regelmäßige Lage nicht vor, wodurch sie auf hundert und fünf und dreissig Meilen von Norden nach Süden eine Schutzwehr gegen den Südwestpassatwind machen. Die Straße zwischen ihnen und dem festen Lande ist funfzehn bis dreissig Meilen breit, und überall giebt

es darinn guten sichern Ankergrund und regelmäßige Fluthen.

Durch diese Straße kann ein Schiff von der Insel Klara an, die als der Schlüssel dazu am Meerbusen von Bengal anzusehn ist, und unter 11 Gr. 15 Min. liegt, bis zu den Aladininseln unter 9 Gr. Norderbreite mit der Fluth heraufgehn, und mit einem Windstoße, der im Julius und August oft aus Nordwesten kömmt, um das Vorgebürge Atschîn segeln, und so seine Fahrt nach Europa machen. *) Auf diese Art läuft es nicht Gefahr, Monate lang im Meerbusen in irgend einen Hafen verziehn zu müssen, bis der Nordostmonsun wieder eintritt. Ehemahls war dies oft der Fall. Die Häfen, wohin sie ihre Zuflucht nahmen, waren Nigrais in Pegu, der Fluß Syrian in Pegu und ein Hafen hinter der Königsinsel, beinahe ostwärts von der Insel Klara, in Mergui, von welchem Hafen, den die Franzosen ehemahls häufig besuchten, eine Karte in Thorntons altem Indischen Directory befindlich ist.

Wäre

*) Wenn ein Schiff die Rhede von Atschîn, wo gute Erfrischungen zu haben sind, erreicht hat, so kann es auf dem Steuerbordschlage mit der Fluth durch die Straße von Surat gehn, auf einer sichern Rhede hinter Slippetrock nahe beim Hafen Siddo ankern, und dann mit W. und NWwinde längst der Küste von Sumatra hinabsegeln.

Wäre diese lange Kette eine zusammenhängende Insel, so würde sie unsre Aufmerksamkeit längst auf sich gezogen haben, allein da die bisherigen Karten einen Haufen größtentheils kleiner Inseln auf gerathewohl und keinen Ankergrund dabei angeben, so hielten die Seefahrer es für sicherer, bei ihnen vorbei zu steuren.

Diese Inseln werden größtentheils durch tiefe Kanäle von einander getrennt. Es sind ihrer gewiß mehrere, als man auf der Karte verzeichnet findet. Einige Inseln sind felsicht, andre bergicht oder flach. Größtentheils haben sie einen guten Boden, auf welchem Bäume wegen der immer kühlen fruchtbaren Witterung sehr gut fortkommen. An Fischen giebt es einen Ueberfluß. Die Felsen, welche die kleinern Inseln einfassen, sind größtentheils mit kleinen schmackhaften Austern bedeckt, mit welchen man in der Zwischenzeit zwischen Ebbe und Fluth ein Boot bald anfüllen kann. Bei der Ebbe findet man auch größere Austern im Schlamm, vorzüglich eine Art mit rothen Streifen. Springfluthen steigen höchstens zwölf Fuß. Die Nähe des festen Landes mindert die Heftigkeit der Winde, die im Meerbusen von Bengal während des Südwestmonsuns herschen, und die vorzüglich in einer Gegend desselben durch das hohe ausgedehnte Gebirge, das sich längst der großen Andemaninsel von Norden nach

Süden erstreckt, doppelte Stärke erhalten, und wenige Meilen unter dem Winde dieser Insel oft sehr beträgliche Windstöße verursachen, zwischen denen zehn bis zwanzig Minuten eine völlige Stille eintritt. Dies erfuhr ich erst auf dieser Reise, wann ich unter den Wind fiel und mich vergebens bemühte, mich wieder hinauf zu arbeiten. Da der Boden und Himmelstrich so gut sind, so zweifle ich keinesweges, daß nicht viele europäische Pflanzen und Früchte des Wendekreises hier gut fortkommen würden.

Es giebt hier verschiedne gute Häfen und Rheden. Hastings Meerbusen ist gegen alle Winde sicher, sehr geräumig, und von fünf bis zu acht Klafter tief. Auf der gegenüberliegenden Küste ist ein Fluß befindlich, der kleine Schiffe eine Strecke bis an die Landzunge von Kraw trägt, von welcher man nur etwa sechs Stunden bis zu einem andern Flusse Tomfong braucht, der ohne starken Strom oder irgend Wasserfälle durch ein gut bewohntes Land in den Meerbusen von Siam, nahe bei der Insel Lartschin, sich ergießt. Das Land gehört zu Siam und hat einen Ueberfluß an Vieh und Reis. Ich erhielt diese Nachricht 1784 von Piepiemont, dem Statthalter des Königs von Siam, zu Dsjan Seilang, welches sonst auch Dsjonk Seylon genannt wird. Er war ehemahls Statthalter von Kraw,

da die Gegend umher noch sehr bewohnt war und der Weg über die Landzunge sehr besucht ward, bis die Kriege zwischen den Peguern und den Birmahern vor dreissig Jahren dieses Reich sehr verwüsteten.

Die Franzosen pflegten die Königsinsel nahe bei Mergui zu besuchen, und lehrten die Einwohner daselbst und zu Ranguha in Pegu Schiffe bauen. Mergui hat einen guten Hafen, allein eine Festung würde auf St. Mathews vortheilhafter angelegt werden können, weil der Hafen hinter der Königsinsel eine gute Strecke ostwärts von dem gewöhnlichen Schiffahrtsstriche abliegt, und bei dem Südwestmonsun blos eine Einfahrt, aber keine Ausfahrt hat. Ausserdem liegt das feste Land der Königsinsel so nahe, daß die Birmaher ihre Truppen mit leichter Mühe dorthin übersetzen könnten, welches sich aber nach St. Mathews mit einer Fregatte hindern ließe.

Man kennt überall den Reichthum des festen Landes von Pegu an Lebensmitteln, an Tiekholz zum Schiffsbau, Wachs, Zinn, Dammer, Erdpech, Schiffe von Tiekholze zu theeren, Stangenlack, Schellack, Gefäße von allerhand Arten, einige von ungeheurer Größe, die in ganz Indien sehr geschäzt werden, Tauwerk von Bambusrohr, und andre große Waaren; ohne Gold, Silber, Edelsteine und vorzüglich Rubinen zu rechnen. Von Koromandel und Bengal ward immer ein kleiner Handel hieher ge-

 trieben,

trieben, der aber noch sehr ausgedehnt werden könnte. Engländer, Franzosen und Portugisen bringen gewöhnlich Kokosnüsse von den Karnikobarinseln nach Pegu, wovon daselbst der Absatz wohl niemahls gestopft war, da diese Waare beinahe dort eben so sehr zu den Lebensbedürfnissen gehört, als Reis. Diese Inseln liegen zwar näher an Pegu, als an Koromandel, allein da die Peguer keine Schiffahrt haben, so müssen sie Fremde zu Hülfe nehmen. Unsre indische Seefahrt und folglich auch die Zahl unsrer indischen Seeleute, Laskaren, würde dadurch sehr zunehmen, und ich bin überzeugt, daß diese braven Leute, wenn sie nur einige Europäer unter sich hätten, uns zur See im Kriege eben so gute Dienste thun würden, als die Sipoien sie uns in unsern Landkriegen leisten.

Die Kokosnüsse, welche die Peguer, Birmaher, und alle Einwohner des festen Landes auf der Ostseite des Meerbusens von Bengal vorzüglich schätzen, wachsen nur nahe an der See. Die Merguiinseln würden Millionen davon hervorbringen. Die frische Nuß wird in der indischen Kocherei sehr gebraucht, und selbst, wenn sie schon alt sind, liefern sie Oel zu verschiednen Gebrauche, vorzüglich zu einer Mischung mit Kalk, womit man die Böden der Schiffe übersetzt, um sie gegen Würmer zu sichern. Aus der Schale werden gute Stricke gemacht, die man Koir nennt; und der Palmwein, der zu Madras Toddy

genannt

genannt wird, geht, wenn man ihn nicht frisch trinkt, in einen vortreflichen Essig über.

Wir sezten Prämien für Schiffe aus, die nach Grönland auf den Wallfischfang gehn. Wallfische liefern blos Thran und etwas Fischbein, Kokosnüsse hingegen Oel und vortrefliches Tauwerk. Würden diese Inseln mit Indiern von Koromandel und Bengal besezt, so würden bald Wälder von Kokosnußbäumen entstehen. Koromandel hat nicht genug Kokosbäume zu seinen eignen Bedürfnissen, und jezt vielleicht weniger, als ehmahls; und unter Herr Saunders Statthalterschaft, 1754, habe ich gesehn, daß mohrische Schiffe Kokosnüsse von den Nikobarinseln, siebenhundert Meilen weit, nach Madras brachten. Die lezten Kriege haben die Anzahl der Kokosnußbäume wahrscheinlich sehr vermindert, da ein hungriger Sipoi sie zur Nahrung und zur Feurung braucht.*) Das Tauwerk daraus ist vortreflich, und sehr elastisch, so daß es einem Schiffe, das stark vor Anker liegt, vielen Spielraum verstattet. Bei einem Ankertaue von hundert und zwanzig Klaftern geben Schiffe, die einem starken Wellenschlage ausgesezt sind, oft zur Hälfte nach, und ziehn sich augenblicklich wieder an ihre Stelle, wenn das Kokostau seine äusserste Ausdehnung erlangt hat. Große

*) Das Mark vom Kokosbaume wiegt zwanzig bis dreissig Pfund, und ist so gut, als junger Kohl.

Schiffe, die im August und September vom Ganges gegen den Südwestmonsun absegeln, lassen sich gewöhnlich unter Aufsicht einer ihrer Offiziere frische Kokostaue machen. Hanftaue sind stark, aber sie geben nicht nach, und daher scheitern Schiffe oft, die daran vor Anker liegen.

Die Regierung von Pegu bekümmert sich wahrscheinlich wenig um diese Inseln, und würde sich nicht widersetzen, wenn wir Niederlassungen darauf anlegen wollten, vorzüglich, wenn wir ihnen versprächen, ihnen Kokosnüsse zum alten Preise, das hundert Stück für zehn Rupien, zu liefern, wenn unsre indostanischen Unterthanen daselbst erst hinreichend Bäume gezogen hätten.

Die Peguer verbrauchen jährlich viel Eisen, nicht allein in Stangen und Bolzen, sondern auch an Schiffszimmergeräthschaft und Messerschmidwaaren. Sie haben viele vortrefliche Schiffe für Europäer gebaut, wofür sie sich blos mit europäischen Waaren bezahlen liessen. Unsre Wollenwaaren finden guten Absatz, so theuer sie auch aus der zweiten Hand verkauft werden. Der Verbrauch würde ungeheuer sein, wenn wir zu Awa, der Hauptstadt von Pegu, einen Agenten hätten.

In einem so ausgedehnten Lande, wo bloßes Erdreich wenig Wehrt hat, werden einige Striche

völlig

völlig vernachlässigt; aber selbst diese Vernachlässigung hat in besondern Fällen ihren Nutzen.

Weit oberhalb Awa liegt ein Strich Landes zwischen den Königreichen Pegu und Ssina, auf welchem jährlich in den schönen Monaten Jenner und Hornung eine große Messe gehalten wird. Die zehn übrigen Monate ist es eine Wüste, wodurch alle Grenzstreitigkeiten verhütet werden. Ich erfuhr diesen Umstand von Herr Chapel zu Kalkutta, der lange sich in Pegu aufgehalten hatte.

In Bengal baut man Schiffe, allein das Bauholz taugt nichts. Das Tiekholz kömmt größtentheils aus Pegu; einiges von Batavia und Bombay. Ein Schiff von Tiekholz, das jährlich mit Erdpech getheert wird, hält es wenigstens mit vier eichenen Schiffen aus. Zu Surate und Bombay werden die Schiffe jedesmahl ordentlich getheert, wenn sie von einer Reise kommen.

In Kriegszeiten sollten wir wirklich in Pegu Fregatten bauen lassen, und ganz mit Waaren bezahlen. Waaren werden für Tiekahle, eine runde gestempelte Silbermünze, die ungefähr fünfviertel Rupien wiegt, verkauft. Diese Tiekahle sind von verschiedner Feinheit, und daher muß ein Fremder sich eines Mäklers bedienen. Die Ausfuhr dieser Münze ist verboten.

Ich habe des Koirs zu Ankertauen erwähnt, allein man kann auch das kleine laufende Tauwerk

gut daraus machen, da es besser durch die Kloben läuft, als das hansene, welches durch Nässe immer einen Grad von Steifigkeit erhält. Der bei der großen Sonnenhitze schmelzende Theer schadet diesem auch nicht wenig.

Es giebt eine Menge Bauholz und vermuthlich auch Tiekholz auf diesen Inseln. Ich fand den malayischen Puhn (Poon) vortreflich zu Masten, und sah sonst noch viele hohe Bäume in den Wäldern.

Es giebt hier viele Lager von Schiefer und schwarzem Marmor, viel Dammer, Seeschnecken, (swallow, biche de mer,) welche man nach Sina ausführt. *) Esbare Vögelnester soll es viele auf den aladeinischen Inseln geben. Korallenfelsen zum Kalkbrennen werden überall häufig gefunden.

Vielleicht mögte man glauben, daß der Handel mit so großen und schweren Waaren, als Kokosnüsse, Schiefer-, Steinen, Kalk und Bauholz die Fracht nicht bezahlen könnte, allein Schiffe, die in Indien von Eingebohrnen ausgerüstet und bemannt werden, brauchen kaum halb so viel Unterhaltungskosten, als wenn sie von Europäern ausgerüstet, und selbst mit indischen Matrosen besetzt werden. So sparsam wissen sie alles einzurichten. Zwischen diesen Inseln würden die Laskaren sich beinahe vom Fischfange ernähren können, und würden so viele Artikel ausfündig machen, ihre Schiffe zu befrachten, woran kein Euro-

*) S. 1 Th. S. 128.

Europäer denken würde. Gehörige Aufmunterung würde daher die Anzahl unsrer indischen Seefahrer sehr vermehren.

Im Dezember können ganze Flotten von Hastingsmeerbusen nach Madras segeln, da dann keine Schiffe von Trincomaly dorthin kommen können. Dies ist in der That ein großer Vortheil. Außerdem sah ich St. Mathews für viel gesunder an, als Trincomaly, da keine hohen Berge den Durchzug der Luft verhindern, und große Hitze verursachen, wie dies oft zu Trincomaly der Fall sein soll.

Die Westküste von Bengal hat keinen einzigen Hafen für große Schiffe, allein auf der gegenüberliegenden Küste findet man vortrefliche Häfen zu Arrakan, Tscheduba, Nigrais, Sirian in Pegu, einen Hafen nahe bei Martavan, im Fluße Tavay, auf der Königsinsel, verschiedne noch nicht genau untersuchte Häfen, in diesem Inselhaufen, worunter ich Hastingsmeerbusen auf St. Mathews für den vorzüglichsten halte, Dsjonk Seylon, Telibone, Pulo Lada und Pulo Pinang, wo sich schon Niederlassungen befinden.

Beide Küsten sind noch in verschiednen andern Rücksichten unterschieden. Koromandel hat dreissig Meilen von der Küste keinen Grund mehr, den man aber auf der Ostküste noch auf zwei Grad davon findet. Koromandel ist vergleichungsweise ein ofnes

Land, die Ostküste ist mit Holz bedeckt. In Koromandel verbreiten Winde, die über brennenden Sand wehn, oft eine erstickende Hitze, die Ostküste hat immer kühle Witterung. Auf Koromandel sind die Flüße mit Sand verstopft, hier sind sie tief und schlammigt. Auf Koromandel wehn oft heftige Stürme, die hier hingegen selten sind. Koromandel sieht wie das angebaute Europa, die Ostseite hingegen wie das wilde Amerika längst dem Meere aus. Koromandel hat keine edle Metalle, die Ostküste hingegen liefert Gold, viel Silber, Zinn, Wachs, Edelsteine, vorzüglich Rubinen, und verschiedne schon vorhin erwähnte Stücke.

Auf meiner zweiten Reise durch die Straße, 1784, hatte ich Gelegenheit, die auf der ersten Reise gemachte Karte zu verbessern, allein da ich nach Rhio in der Straße von Malakka wegen gewisser Geschäfte bestimmt war, so konnte ich mich nicht so lange aufhalten, als ich gerne gethan hätte. Auf den beiden Reisen durch die Straße nahm ich ungefähr vierzig verschiedne Aussichten vom Lande auf, die dem Serfahrer in dieser angenehmen, nie genau aufgenommenen Straße zum sichern Leitfaden dienen können. Sie liegt ungefähr sieben bis achthundert Meilen Ost gen Süden von Madras, welche man beim W. Monsun in weniger als einer Woche übersegeln kann. Beim NO. Monsun braucht man ungefähr vierzehn

Tage dazu. Der Strom läuft zwar zu der Zeit längst der Küste von Koromandel südwärts, allein längst der Ostküste nimmt er eine nordliche Richtung, weil das Wasser aus dem ßinesischen Meere durch die Straße von Malakka dringt.

Ich habe schon vorhin gesagt, daß diese Inseln mit Eingebohrnen aus Indostan bevölkert werden könnten, die sich besser für die Einwohner des anliegenden festen Landes schicken und eine Gemeinschaft mit ihnen eröfnen würden. Gäben wir den Höfen von Awa und Siam deutliche Beweise, daß wir keine Absichten auf das feste Land hätten; liessen wir von Zeit zu Zeit einige unsrer Kriegsschiffe bei der Insel St. Mathews anlegen, und suchten wir bei den Streitigkeiten, die oft zwischen den beiden Reichen entstehn, und vor fünf Jahren in einen offenbaren Krieg ausbrachen, die Vermitler zu machen, so würden wir uns bei ihnen wegen unsrer Macht und Mäßigung in Ansehn setzen. Die Handlungsvortheile, die wir vielleicht durch unsre Geschicklichkeit von diesen Häfen erlangen könnten, und die dadurch vermehrte Schiffahrt würden gewiß Gegenstände von Wichtigkeit sein. Ausserdem würden wir einen Hafen, den keinen in der Welt überträfe, eine Wochenfahrt von Madras nahe bei einem Lande haben, das Reis und Hornvieh im Ueberflusse liefert. Durch dies Land könnte man auch einen schnellen Briefwechsel

von Bengal nach Sina über die Landenge von Kraw eröfnen, ohne um die malayische Halbinsel durch die Straße von Malakka gehn zu dürfen.

Herr Hunter sagt in seiner vortreflichen Nachricht von Pegu, die vor kurzem herauskam, daß die Einwohner von Pegu zwar ehemahls vielleicht einige Vorurtheile gegen uns gehegt haben könnten, allein ein sich immer gleiches gemäßigtes Betragen, wodurch sich die brittische Regierung in Indien die lezten Jahre hindurch überhaupt ausgezeichnet hat, würde alles Mißtrauen bald heben. Die jezige Regierung in Pegu äussert die größte Achtung für die englische ostindische Gesellschaft, wovon sie einen Beweis bei der Behandlung der Galeere Succeß gab, auf welcher Herr Hunter sich befand. Da dies Schiff für Rechnung der Gesellschaft beladen war, so erhielt es mehr Freiheiten, als man noch einem fremden Schiffe im Hafen von Ranguhn je bewilligt hatte. Was Herr Hunter von dem gesunden Himmelstriche in Pegu, selbst während der Regenzeit behauptet, habe ich von vielen bestätigen hören.

Reise von Bengal nach dem Merguiinselhaufen in der Brigantine Esther.

Am 14 Junius 1784 setzten wir den Lotsen auf eine vorbeifahrende Schnaue ab, und gingen des Nachmittags um zwei Uhr auf dem östlichen Seeriffe an der Mündung des Ganges auf sandigen Grunde und zehn Klaftern Tiefe vor Anker. Um 10 Uhr lichteten wir diesen wieder bei der Ebbe, und segelten nach S. O. 45 Meilen. Die folgenden Tage hatten wir bald stürmisches bald stilles Wetter, konnten aber keine sichere Beobachtung anstellen bis zum 18ten, da wir uns unter 18 Gr. 38 Min. N. Br. befanden. Heute zeigten sich viele Haifische um unser Schiff. Unsre Mittagslinie war von der Stelle, da wir in See stachen, (Fairway,) 2 Gr. 55 M.

Am 22sten war unsre Mittagslinienentfernung vom 3 Gr. 12 M., unsre Breite 16 Gr. 47 M.

Am 24sten legten wir des Nachts etwas bei, wegen der Preparisfelsen, die wir am folgenden Morgen unter dem Winde erblickten. Um Mittag war unsre Breite 14 Gr. 40 M. Ich fand keinen Strom auf meiner Fahrt vom östlichen Seeriffe, von dem nach meiner Rechnung die Preparisfelsen 4 Gr. 30 M. ostwärts liegen.

Am 25sten sahn wir Narkondam gegen Süden, das uns wie ein Kegel mit schief abgeschnittener Spitze vorkam. Um Mittag aus lag es 8 Seemeilen S. gen S. W. vor uns.

Am 30sten befanden wir uns unter 12 Gr. 9 M. Norderbreite.

Am 1 Julius sah ich die Insel Tores fünf bis sechs Seemeilen ostwärts vor uns.

Am 2ten entdeckte ich des Nachmittags um fünf Uhr die Insel Klara. Wir hielten die ganze Nacht seewärts; den folgenden Morgen konnte ich sie nicht erreichen, da ich bei ihr unter dem Winde vor Anker gehn wollte. Um 9 Uhr des Morgens hatten wir sie im S. W. vor uns auf 29 Klafter sandigem Grund. Wir steuerten nach N. O. längst der Küste einer großen Insel, die beinahe N.N.O. und S.S.W. liegt, zwischen der Insel Klara und dem festen Lande von Tannaserim. Am N. Ende liegt eine kleine Insel

mit

mit einem Felsen, der wie eine malayische Praue unter Segel aussieht. Wir gingen auf der N. W. Seite hinter einer andern kleinen Insel auf 15 Klafter und schlammichtem Grunde vor Anker. Indem wir uns Klara so weit näherten, hatten wir stuffenweise Tiefe von 29 bis 15 Grad auf sandigtem mit Schlamm vermischten Boden. Ein Schiff könnte N. O. von Klara sicher gegen allen Wellenschlag vor Anker gegangen sein. Wir lagen bei dieser Insel bis zum 13ten, da wir größtentheils stürmisches Wetter mit untermischten kühlen und anmuthigen Stillen bei einem bewölkten Himmel hatten. Aufwärts schien es stark zu stürmen und zu regnen. Da mein Fahrzeug sehr stark und dicht war, so hofte ich im Stande zu sein, süd- und westwärts zu segeln, und eben so ruhiges Meer unter dem Winde von Gros-Andaman zu finden, als bei dieser großen Insel.

Ich nannte die kleine Insel, dicht bei welcher wir lagen, die Oliveninsel. Sie hat kaum eine Meile im Umkreise, frisches Wasser, herliches Zimmerholz und einen fruchtbaren Boden auf Lagen von Marmor und Schiefer. Dicht an ihr hat man auf vier Klafter Grund in ruhigem Wasser. Wir pflanzten hier verschiedne Pfirsichstämme aus Bengal und Mangosteine. Wir gaben ihr den Nahmen nach wahren grünen und schwarzen Oliven, die wir hier fanden.

Ost-

Ostwärts von hier sahn wir eine große Insel, die wir für das Hauptland von Mergui hielten, und Sullivansinsel nannten.

Die Oliveninsel liegt unter 11 Gr. 20 M. N. Br. Die Fluth wird blos dicht am Lande bemerkt, die volle Fluth tritt gegen ein Uhr ein, Springfluthen steigen auf zehn Fuß. Nahe bei der Oliveninsel liegt eine kleine, die ich die Ratteninsel nannte. In dem schmahlen Kanal zwischen beiden hat man vier Klafter Tiefe.

W. gen N. eine halbe Seemeile von der Oliveninsel liegt die Knopfinsel, (Button Island,) die ihren Nahmen von ihrer Gestalt erhielt. Weiter W. N. W. liegt in einer ähnlichen Entfernung die Insel der zwei Berge, und nahe bei dieser der vorhin erwähnte merkwürdige Felsen, der wie ein Schiff unter Segel aussieht. Ungefähr drei Meilen südwärts von der Oliveninsel liegt ein seichter Busen, an welchem wir einen alten Kanoe und verschiedne andre Spuren fanden, daß Menschen da gewesen waren. Es war daselbst auch viel Zimmerholz, eine Menge Bambusrohr und gutes Wasser. Ich nahm Marmorsteine von zwei bis sechs Pfund als Ballast ein, wovon die meisten weiß, einige weiß mit rothen oder blauen Streifen waren.

Da ich eine weitläuftige Küste im S. S. O. vor mir sah, so hofte ich wichtigere Entdeckungen zu machen,

als ich anfänglich auf der Seite erwartete. Die Fluth war regelmäßig und läuft längst der Küste ungefähr 3′ in der Stunde. Westwärts konnte ich nicht gehn, da ich sicher war, dort Sturm und keine Fluth anzutreffen, wenn ich nicht auf der Westerseite der großen Insel blieb, welches unmöglich war, so entschloß ich mich in die Straße zu segeln, die weit war, guten Ankergrund und regelmäßige Fluthen und Ueberwind hatte.

Am 16ten und den folgenden Tag lagen wir wegen stürmischen Wetters vor dem Marmorhafen. Das Boot, welches ich ausschickte, ihn aufzunehmen, kam wegen des rauhen Wetters bald zurück, ohne viel auszurichten. Es entdeckte blos eine schmahle Sandbank, die von der Steinspitze auslief, oben zwei Klafter und auf der innern Seite auf vier Klafter schlammichten Grund hat.

Am 18ten kamen wir den flachen Meerbusen, (Flatbay,) vorbei, wo man beinahe eine Meile vom Ufer zwei Klafter Tiefe hat.

Am 19ten segelten wir das Südende von Sullivansinsel vorbei, das ungefähr unter 10 Gr. 48 M. N. Br. liegt. Sie hat von N. nach S. dreissig Meilen in der Länge, und ist höchstens zwanzig breit. Am Südende, das ich das Süderland nenne, ist eine schmahle, aber grade und tiefe Durchfahrt, wodurch es von Eylesinsel getrennt wird. Ich nannte

sie Whelersstraße. Drei kleine Inseln wie Knöpfe liegen nach der offenbaren See zu. Eylesinsel ist drei bis vier Meilen von Norden nach Süden lang, aber nur schmahl. Sie schließt Whelersstraße auf der Südseite ein. Südwärts davon liegt Forstersinsel, die rund ist und zwei bis drei Meilen im Umkreise hat. Zwischen hier und der steilen Insel (Steep Island) bemerkt man vier Inselchen, mit tiefen Kanälen, durch welche die Fluth aus Westen ziemlich stark dringt.

Am 22sten kamen wir bei Stablesstraße links vorbei, wo die beiden kleinen aber hohen Inseln, der Zuckerhut (Sugarloof) und das Schälchen (Sawcer) und Westminsterhalle bei der steilen Insel merkwürdig sind. Eine große Insel, die sich in der Ferne zeigte, nannte ich Lord Loughboroughsinsel.

Am 23sten kamen wir queer vor Macphersonsstraße, durch welche man Lord Loughboroughsinsel wieder zwischen James- und Banksinsel entdeckte. Am nordlichen Ende von Jamesinsel ragen einige gefährliche Felsen eben über der Fläche des Wassers hervor.

Ich habe vergessen, anzuführen, daß queer vor der steilen Insel ostwärts sich Wellen über Felsen, die man nicht sehn kann, brechen, und große Schiffe müssen daher immer ihre Boote aussetzen, wenigstens bis diese Durchfahrt besser bekannt ist. Wenn

das Schiff vor Anker liegt, können die Boote ohnehin zum Holzholen u. d. m. gebraucht werden.

Jamesinsel, (wahrscheinlich Susanna des Directory) hat ungefähr die Höhe von Susanna, ist aber doppelt so groß als Klara. Ostwärts an der Südseite sind einige Felsen unter Wasser. Eine Seemeile davon liegt eine Sandbank mit Felsen ebenfalls unter Wasser, die sich ihr auf eine Meile nähert. Vielleicht giebt es noch andre gefährliche Stellen.

Am 24sten segelte ich südwarts auf eine kleine Insel zu, die ich die flache Insel nannte. An ihrer Ostspitze liegt eine kleine Knopfinsel, (Button Island) bei welcher wir auf sechs Klafter Tiefe vor Anker gingen. Wir sahn zwei Klafter unter Wasser eine Menge Seegras, das aus losen Steinen hervorwuchs. Wir lichteten daher die Anker, segelten linker Hand um diesen Knopffelsen herum und gingen grade vor der flachen Insel auf neun Klafter Tiefe vor Anker.

Zwischen den Mützeninseln, (Bonnetislands) deren fünf sind, bei welcher wir lagen, dringt die Fluth stark durch die Straße Aldersey. Die Fluth kömmt aus Westen, die Ebbe geht nach Süden. Zwischen der dritten und vierten Insel fanden wir bei der Ebbe nach Spingfluthen eine Menge faustgroßer Austern mit rothen Streifen, und kleine Austern zu allen

Zeiten. Bei Vollmond und Mondwechsel tritt die Fluth hier um 12 Uhr ein und steigt ungefähr eilf Fuß. Wir lagen hier bis zum ersten August.

Die flache Insel erstreckt sich von O. nach W. blos anderthalb Meilen. Wir schickten oft unser Boot ans Land, und pflanzten Mango= und Pfirschensteine nebst andern Sämereien. Wir fanden hier verschiedne Früchte; die St. Helena Yam, welche die Malaien Klady nennen, eine wohlschmeckende Art Beeren, wilde Plantam Bambus, Rotting, und eine Menge hohes Zimmerholz. Es giebt hier auch gutes Wasser, das ungefähr in der Mitte der Nordküste aus einer felsichten Anhöhe hervorquillt. Der Boden ist verschieden, und besteht aus Damm und Kleierde mit Sand vermischt. Die Luft halte ich hier für sehr gesund, da hier gutes Wasser und kein Morast ist, und der Wind überall freien Durchzug hat. Ich würde, wenn ein Schiff unter diesem Inselhaufen in Noth geriethe, immer rathen, die Kranken hieher zu schicken. Masten sind auf allen Inseln zu haben, und eine Menge Fische lassen sich mit Netzen und Angeln fangen. Austern giebt es viele auf der Mützeninsel. Auf St. James fanden wir besonders große Bäume, und viele Fußstapfen von wilden Schweinen oder andern Wildprett.

Am 29sten konnten wir die vorhin erwähnte Sandbank, vor der wir südwärts lagen, über eine halbe Meile trocken sehn. Ich nannte sie Bowens Sandbank, nach meinem zweiten Offizier, Herr Bowen, der sie zuerst entdeckt hatte.

Am 1 August lichteten wir während der Ebbe die Anker, und arbeiteten uns zwischen der flachen Sattelinsel (Saddlei sland) durch, wobei wir die große Insel St. Mathews in der Ferne gegen Süden sahn. Etwas südwestwärts vom schroffen Felsen, (Shaggy rock,) welcher eine kleine Meile S. O. von der flachen Insel liegt, fielen wir schnell von zehn auf sechs Klafter, in einen starken Zug der Fluth mit einem heftigen Wellenschlage. Wir legten daher gleich um, und liefen das Kegelspiel, (Nine pins,) den nackten Höcker, (naked humps,) und die Nadeln (needles) vorbei.

Halb sechs Uhr kamen wir bei der Katzeninsel vorbei, wo wir gegen Westen offenbares Meer hatten, aus welchem es so stürmte, daß wir mit gerifften Segeln hinter eine kleine Knopfinsel nahe bei der Katzeninsel laufen mußten. Wir kamen zu meinem großen Vergnügen hinter dieser noch ehe es dunkel ward auf zwanzig Klafter vor Anker, da die See sich heftig an dem Nadelfelsen brach. Unsre Lage war hier nur sehr mislich.

Den folgenden Tag kamen wir an die Tanneninsel, (Pine tree Island,) hinter welcher wir auf achtzehn Klafter in schlammichten Boden vor Anker gingen.

Diese Insel ist niedriger als die flache Insel, N. W. nahe daran liegt eine gefährliche Untiefe, von welcher sich ein Felsenriff weiter ins Meer erstreckt. Zwei hervorragende Felsen von diesen nannte ich die Schildwachen. (centinels.) Nahe an der S. W. Seite dieser Insel liegt ein felsichter Knopf. Das östliche Ende dieser Insel ist schroff. Ost- und nordwärts erstreckt sich ein hübscher Abhang von braunem Sande, aber ihr westliches Ende ist gefährlich. Ich benannte sie nach einer Menge Tannen ähnlicher Bäume, die ich hier fand, und welche die Malaien Katschu äru nennen. Sie wachsen in den malaiischen Gegenden größtentheils an den Mündungen von Flüssen, die durch Sandbänke verstopft sind.

Von dieser Insel sahn wir viele große und kleine Inseln. Die großen waren Sullivans- und Jakobsinsel im N. N. W. hinter uns, St. Mathews in S. S. W., wohin wir noch zu kommen hoften. Von den kleinen lagen die fünf Inseln in S. O., der S. O. und N. W. Höcker und die vier Sattelinseln, welche die südliche Gränze von der Straße Aldersey machen, die flache Insel, Katzeninsel und Sattelinsel nordwärts, die Korb- und Thurminsel-

inselchen nach O. und N. O., und jenseits derselben das feste Land. Nach W. gen N. die Sattelberginsel und nach S. W. und S. S. W. verschiedne Inseln in einer Linie mit St. Mathews. Von S. W., wo wir durchgekommen waren, drang eine hohle See ein, die sich aber an der Sankbank und an dem Felsenriffe auf der Westseite der Tanneninsel brach.

Am 4 August gingen wir mit dem Strome und S. S. W. Winde bei der nordlichsten von den fünf Inseln vorbei, und des Nachmittags um sechs Uhr im Angesicht der Sandbank vom festen Lande auf 8 Klafter in schlammichten Grunde sechs Meilen vom Lande vor Anker. Da der Wind nach Westen sich drehte und sehr zunahm, so gingen wir den sechsten August wieder hinter der flachen Insel auf unsrer alten Stelle vor Anker.

Des Nachmittags erblickten wir ein Fahrzeug mit zwei Masten und acht bis zehn Mann, das wahrscheinlich eine Atschinsche Praue war. Wahrscheinlich mußten sie sich vor uns fürchten, weil sie gleich nordwärts steuerten und jenseits Bowens Sandbank einen mislichen Ankerplatz wählten. Ich hätte gern mit ihnen gesprochen, da dies die ersten menschlichen Geschöpfe waren, die ich auf dieser Fahrt antraf.

Am 8ten ließ ich ungeachtet des starken Windes mein Boot Austern und den Tag darauf Wasser hohlen. Am Abend sahn wir Feuer auf den Jakobsinsel, die also bewohnt sein mußte.

Am 12ten gingen wir inwendig bei der Sattelinsel und nahe beim nackten Höcker vorbei. Wir näherten uns ostwärts auf eine Viertelmeile der Tanneninsel. Südwestwärts von dieser kamen wir über einen Theil der Sandbank auf 4 Klafter Tiefe, und sahn das westwärts liegende Felsenriff trocken, nebst den beiden vorhin erwähnten zwei Schildwachen.

Am 13ten kamen wir nahe am östlichen Ende des S. O. Höckers. Auf der Nordostseite dieser Berginsel giebt es eine schöne Rasenstelle nahe an einer breiten glänzenden Sandbank, in welcher wir verschiedne Pfähle zum Festlegen von Fahrzeugen eingerammt fanden. Eben dergleichen gab es auf der flachen Insel. Einen Flintenschuß von diesem Rasen hatten wir auf 13 Klafter schlammichten Ankergrund.

Des Nachmittags entdeckten wir im Fortsegeln viele kleine Inseln neben dem festen Lande gegen O. S. O., zwischen welchen süßes Wasser, das die See färbte, hervorkam, zum Beweise, daß es dort Flüsse gäbe.

Von

Von unserm jetzigen Ankerplatze lagen die fünf Inseln in einer graden Linie N. $\frac{1}{2}$ O. und ein Vorgebirge auf St. Mathews S. S. W.

Da ich wegen der Vielheit der Inseln, um mit einiger Bestimtheit davon reden zu können, einer jeden Nahmen geben mußte, so wählte ich dazu Nahmen von Fremden, oder ich benannte sie nach etwas Auffallendem, das sie in ihrer Figur hatten. Die Inseln, die ich Höcker nenne, habe ich nach der Figur der Höcker auf den suratischen Ochsen benannt, der sie in einer gewissen Entfernung ähnlich sehn. In andern Entfernungen könnte man diese Inseln eben so gut den Korb, den Zuckerhut u. s. w. nennen. Der N. W., S. O. und S. Höcker sind einander sehr ähnlich. Die Katzeninsel sieht wie eine sitzende Katze aus. Auf dem nackten Höcker giebt es keinen Baum. Die fünf Inseln sind schroff und felsicht.

Da wir jezt nahe bei der Küste des festen Landes von Mergui waren, so bemerkten wir, daß es sich weiter nach S. W. erstreckt, als man dies auf den Karten angegeben findet.

Am 14 August steureten wir auf St. Mathews zu, wo wir das Boot in eine hübsche Bucht W. von der Delphinennase schickten. Diese Bucht erstreckt sich tief ins Land und ist seicht, ausgenommen an der Einfahrt, wo man vier Klafter auf weichem Grunde hat.

Am S. O. Viertel der St. Mathewsinsel entdeckten wir einige hohe vorlaufende felsichte Inseln. Eine von den höchsten nannte ich nach seiner Figur den Kugelfelsen. Je näher wir an St. Mathews kamen, desto tiefern Ankergrund fanden wir. Er war aber überall weich, und nicht einmahl sandicht.

Am 16 August kamen uns die Aladeininseln zu Gesichte, die sich in einer Richtung von N. nach S. von 9 Gr. 5 Min. zu 9 Gr. 40 Min. N. Br. erstrecken.

Da aus S. W. die See sehr hohl ging, und das Wetter stürmisch und regnicht war, so gingen wir am 17ten wieder unter Segel, liefen nordwärts vom Kuppelfelsen vorbei, dicht an St. Mathews hin, und kamen hinter der Zungeninsel (Tongue-island) auf zehn Klafter Tiefe auf schlammichten Grunde, eine halbe Meile vom Ufer, vor Anker.

Wir hatten hier einen ziemlich heftigen Sturm, der uns eine gute Strecke aus der Bucht trieb. Das hohe Land von St. Mathews lag dicht W. vor uns.

Am 18ten des Morgens lichteten wir den Anker und kamen wieder in der Bucht auf 12 Klafter in schlammichten Boden vor Anker. Wir liessen durch das Boot aus einer Art von Wasserfalle Wasser hohlen. Nahe bei demselben weiter nordwärts fanden unsre indischen Seeleute frischen Elephantenmist,

aber

aber sahn weder diese noch irgend eine andre Art von Thieren, ungeachtet man auch die Spur von Schweinen oder Wild bemerkte.

In dieser Bucht, die dem höchsten Lande auf St. Mathews so nahe lag, hatten wir fast beständigen Regen, der oft wie Wolkenbrüche herabstürzte. Doch war hier, wie in einigen westindischen Gegenden, kein abwechselnder heisser Sonnenschein dazwischen, der sehr unangenehm gewesen sein würde. Wir nahmen hier einigen Steinballast ein, und brachten etwas Dammer zusammen, eine Art Harz, womit man in Indien die Schiffe gewöhnlich theeret.

Diese Insel, die ich nach ihrer Figur die Zungeninsel nannte, ist ungefähr eine Meile lang, und hat an der Nordküste und östlichen Spitze ein steiles Ufer. Innerhaib derselben liegt ein sehr sicherer Busen, den ich Macartneys Busen nannte. Schiffe könnten hier gut kalfatert werden, wenn man lose Felsenstücke nach der Seite, wo die Fluth herkömmt, wälzte, um sie zur Fluthzeit trocken zu erhalten. Der östlichen Spitze kann man sich auf einen Pistolenschuß nähern. Sie ist zum theil frei, allein die übrige Insel ist ganz mit Bäumen bedeckt. Auf der Westseite ist das Holz dünn, und der Boden hebt sich almählig. Es giebt hier eine Straße, die einen Flintenschuß breit, und blos für Boote fahrbar ist. Der Kanal ist felsicht. Die Springfluthen steigen

hier ungefähr 10 Fuß und laufen drei bis vier Knoten jenseits der Ostspitze der Insel. Die Höhe des höchsten Landes auf St. Mathews mag hier ungefähr dreitausend sechshundert Fuß betragen.

Da wir bis zum zwanzigsten keine Gelegenheit hatten, unsre Segel zu trocknen, so gingen wir erst an diesem Tage früh unter Segel, und steureten auf die Delphinennase zu, um in den dabei liegenden Fischhafen zu laufen, bis sich das Wetter aufklärte. Dies geschah unerwartet den 22sten, und daher hielten wir auf das feste Land zu windwärts von der zwei Sattelinsel. Wir gingen zwischen dieser und der südwärts daran liegenden Delisleinsel auf 7 Klafter sandigen Grund vor Anker. Diese beiden Inseln machen die Oefnung von einem dem Anschein nach schönen Hafen mit vielen Inseln, vor dessen Eingange ich aber sehr ungleiche Tiefen, doch ohne felsichten Grund fand. Den folgenden Tag gingen wir mit S. S. W. Winde unter Segel, mußten aber wegen eines Sturmes aus S. W. unsre Zuflucht in den Fischhafen nehmen. Dieser mir anfänglich unangenehme Umstand verschafte mir Gelegenheit, einen der schönsten Häfen in der Welt zu untersuchen, den ich vorher übersehen hatte, denn ich hielt den Theil von St. Mathews, der den Hafen macht, für eine abgesonderte Insel.

Ich

Ich fand in diesem Hafen, den ich Hastings-hafen nannte, weichen Grund, und fünf bis zehn Klafter Tiefe. Er ist vier Meilen lang und drei breit. Auf drei Viertheile seines Umfangs schließt ihn die Insel St. Mathews ein, und auf der vierten Seite nach N. O. sichern ihn verschiedne Inseln gegen alle Winde. Die Fluth kömmt aus Westen um die bengalische Spitze, und wenn der Meerbusen angefüllt ist, so dringt das Wasser bei der Ebbe ostwärts zwischen Hastings Insel und dem weissen Felsen durch. Eine Gegenfluth tritt regelmässig nordwärts, und die Ebbe südwärts nahe an der nordwärts von St. Mathews liegenden Insel ein. Die Springfluthen steigen hier elf Fuß senkrecht; sie sind nicht heftig, und laufen blos 3 bis 3½ Knoten. Beim Vollmond und Mondwechsel ist es Fluth um zwei Uhr.

Im Fischbusen hörten wir die Nacht das Geheul eines großen Thieres, in einer Entfernung in den Wäldern. Die Laskaren hielten es für einen Tiger. Ungefähr eine Meile vom weissen Felsen S. W. innerhalb dem Fischhafen liegt ein flacher Felsen, der selbst bei der Fluth trocken bleibt, und von Schnepfen und andern Wasservögeln besucht wird. Nahe dabei hat man auf 3 Klafter weichen Ankergrund. Hier könnten Schiffe mit noch mehr Sicherheit kalfatert werden, als auf der vorhin erwähnten Zungeninsel,

geninsel, da auf dem Felsen Platz genug zum Thauwerk und andrer Schiffsgeräthe ist. Wir gingen am 27sten aus dem Fischhafen unter Segel bei Barwellsinsel und der Hufeiseninsel vorbei, auf welcher es in einer kleinen Bucht gutes Wasser giebt. Darauf steureten wir südwärts, denn ein beständiger Sturm aus N. N. O. hatte uns unversehends fortgetrieben, und kamen über eine Untiefe von Korallenfelsen, auf welcher wir nur zwei Klafter Wasser hatten. Diese Untiefe, welche S. O. von Hastingsinsel liegt, nannte ich nach Hr. Brown, meinem ersten Offizier, der sie entdeckte, Browns Untiefe. O. und S. O. von ihr ist alles frei, bis auf den weissen Felsen, der aber sieben Fuß aus dem Wasser hervorragt. Es giebt vielleicht noch andre Einfahrten in diesen Hafen, die ich aber nicht untersucht habe. So viel ist gewiß, daß ausserhalb St. Mathews auf 40 bis 50 Klafter Ankergrund ist, wie ich theils gehört, theils auf einer vorigen Reise befunden habe. Dieser Ankergrund ausserhalb macht die Annäherung zu diesen Inseln desto sicherer.

Die folgenden Tage setzten wir unsre Fahrt fort, bis wir den 1 September einen Haufen von vier Inseln entdeckten, wovon ich drei, die ziemlich hoch waren, die Zuckerhüte nannte.

Wir segelten bis acht Uhr fort, da wir auf acht Klafter auf sandichten Boden vor Anker gingen, weil

wir fanden, daß die Fluth aus N. O. eintrat. Am nächsten Morgen sahn wir eine anmuthige Insel mit kleinen Anhöhen, aber ohne Berge, vor uns. Ich nannte sie Keblesinsel. Ihre Enden erstreckten sich von S. bei O. nach O. Nordwärts davon liegt eine kleine Insel mit einem weissen Felsen, der etwa eine Meile davon getrennt ist. Ich nannte sie Haysinsel. Ostwärts davon liegt ein tiefer Meerbusen, der sich unser Schätzung nach bis zehn Meilen weit erstreckte.

Den 2 September gingen wir des Abends auf neun Klafter Tiefe vor Anker, so daß uns Keblesinsel nach S. und eine andre, die ich Alexandersinsel nannte, W. ½ N. lag. Ich hielt dies zwar für eine Insel mit einem spitzen Berge; allein vermuthlich ist es ein Haufen von drei bis vier Inseln, zwischen welchen wahrscheinlich gute Rheden sind.

Am folgenden Tage kamen uns Sayersinseln und südwärts Land zu Gesichte, das vermuthlich Osjan Seilang war.

Am dritten wurden wir im Segeln eine Stelle eine halbe Meile lang gewahr, auf welchen sich die Wellen stark brachen. Sie lag drei bis vier Meilen vom festen Lande, und O. N. O. von dem Höcker, einer von den Sayersinseln.

Vor dieser Sandbank lag die Einfahrt in einen Meerbusen auf dem festen Lande O. nach S. An der=

derselben liegt ein merkwürdiger senkrechter Felsen. Auf der Nordseite des Einganges in diesem Meerbusen sind die Bäume so eben, als eine beschnittene Hecke, wie auf der Küste von Sumatra bei Lussipara. Auf der Südseite stiegen sie almählig in die Höhe.

Den folgenden Tag segelten wir bei stürmischem Wetter und günstigem Strom weiter, und kamen am fünften bei ähnlichem Sturme die Insel Rascha vorbei, und steuerten von dort auf Queda zu, wobei uns ein starker Strom zu Hülfe kam.

Queda liegt unter 6 Gr. 10 M. auf der Ostseite des Meerbusens von Bengalen an der Mündung eines Flusses, in welchem bei Springfluthen zwölf bis vierzehn Fuß tief gehende Schiffe über die Barre, welche aus Kieselgrund und Schlamm besteht, kommen können.

Es steht unter einem malaiisch-muhamedanischen Fürsten, der, wie die meisten malaiischen Beherscher thun, beinahe den ausländischen Handel dieses Hafens an sich gezogen hat. Blos eine sinesische Jonke, die jährlich hieher kömmt, hat gegen eine gewisse Abgabe Erlaubniß, frei mit den Einwohnern zu handeln. Diese Jonke bringt eine ungeheure Menge grobes Porzellän, dünne eiserne Pfannen, und viele andre sinesische Waaren hieher, und nimmt

dafür

dafür Seeschnecken (biche de mer), *) Hayfinnen, indische Vogelnester, Rotting, Zinn, Reis, Erdpech, Schildkrötenschalen, Wildhäute und Sehnen, Stier- und Büffelhäute und Hörner, gedörrtes Rindfleisch, und viele andre grobe Artikel mit.

Die Stadt enthält drei bis vierhundert Häuser, die von Sinesen, Telingaen und Malaien bewohnt werden.

Der König hat den Engländern Pulo Pinang, (die Betelnußinsel) des Prinzen von Wallisinsel genannt, abgetreten. Sie hat ungefähr 25 englische Meilen im Umfange, und einen guten Hafen. Sie liegt dreissig Meilen südwärts von der Stadt Queda. Vermuthlich bereut er jetzt sehr diesen Handel, und vermuthlich griffen vor einiger Zeit die illanischen**) Seeräuber von Mindano unsre Niederlassung auf sein Anstiften an. Des Königs Kaufmann und Minister, ein eifriger Tschulier, hieß 1783 Dsjemmal.

Zu Queda giebt es eine Menge Reis, Rindvieh, Büffel und Geflügel, allein Früchte und Gewächse nicht in solchem Ueberflusse, als zu Atschîn.

Das Land ist flach, und zum Reisbau sehr geschickt. Ein Berg nord- und landeinwärts von der Stadt, der Elephant genannt, dient den Seefahrern zum

*) S. die Anmerkung zu des Verf. Reise nach Neu-Guinea S. 128. der deutschen Uebers. (E.)

**) S. meine Reise nach Neu-Guinea.

zum Merkmahle, so wie die kleinen Inseln, die Piers genannt werden, zwanzig Meilen westwärts von der Barre liegen, und mit Bäumen bedeckt sind. Ein guter, regulärer schlammichter Grund beim Bleiwurfe zeigt auf eine große Strecke, selbst bei Nacht, dem Seefahrer, daß er sich dem Lande nähert.

Pulo Pinang hat Ebenen und sanfte Anhöhen, mit einem guten Boden. Es war ehemahls bewohnt, nach den Nahmen von verschiedenen Stellen zu urtheilen, von denen aber keine andre Spuren, als einige Fruchtbäume vorhanden sind.

Die Insel liefert Zinn, Erdpech, Rotting, Pohumasten, verschiedne Arten Schiffsbauholz, und den Baum, der das Oel Karuang giebt, das zu verschiednen Endzwecken dienlich ist.

Der Befehlshaber von unsrer Niederlassung ist Kapitän Light, ein sehr verdienter und bei den Malaien beliebter Mann. Diese Niederlassung wird gewiß bald beträchtlich werden, da es schon jezt viele tausend Einwohner, Ssinesen von Queda und Malakka, Telingaer, Mohren und Malaien hier giebt.*)

Am

*) Kapitän Anderson von dem ostindischen Kompanieschiffe Admiral Hughes sagte mir, daß das Klima von Pulo Pinang sehr kühl, und für europäische Gewächse günstig wäre. Unsre Niederlassung hatte 1790, als er daselbst war, guten Fortgang. Ein guter Stier galt acht bis zehn Thaler.

Am Nordtheile von Pulo Pinang, die flache Spitze genannt, liegt der Fluß Prei gegen über, der ungefähr zwanzig Meilen durch eine flache Gegend in vielen Krümmungen fließt, die durch sechs Nebenarme mit einander verbunden sind, ungefähr wie der Forth in Schottland zwischen Stirling und Alloa. 1782 ruderte *) ich bis an die Stelle hinauf, wo er plötzlich sich in einen Bach verwandelt. Dieser Fluß schwillt nicht so an, wie der nächste nordwärts liegende Fluß Qualo Mudo thut, der sich weit ins Land erstreckt, oft einen reissenden Strom und eine schlimme Barre hat. Die Barre im Flusse Prei ist schlammicht, da er durch die Inseln Pinang Schutz

*) Ich ward vom Guvernör Herrn Hastings in einem schnellsegelnden Boote ausgeschickt, um von den Feinden, trotz der französischen und holländischen Kaper, die im Meerbusen von Bengal herumschwärmten, Erkundigung einzuziehn. Ich erfuhr im September zu Queda, daß Hr. Süfrein zu Atschîn nicht nach Isle de France gegangen war, woraus ich schloß, daß er gerade nach der Küste Koromandel übersegeln würde. Ich ging daher gleich unter Segel und kam den 20 December zu Visagapatnam an, von wo aus der Befehlshaber Claudius Russel diese Nachricht nordwärts und südwärts weiter bekannt machte. Viele Reisschiffe wurden unstreitig dadurch gerettet, da die französische Flotte wenige Tage darauf vor Ganjam erschien. Ich wäre damahls beinahe gefangen worden, wenn mich nicht

Schutz hat. Er hat auf dieser Barre bei Springfluthen 12 bis 13 Fuß Wasser, nie einen schnellen Lauf, und beihnahe bis zu seiner Verengung drei Klafter Tiefe. Frisch Wasser kann man, nachdem es die Fluth mit sich bringt, verschiedne Meilen oberhalb der Barre bekommen. Dieser Fluß soll mit dem Flusse Qualo Mudo durch einen Nebenarm verbunden sein. Die Insel Pinang hat einen Ueberfluß an vortreflichen Fischen, welches größtentheils Plattfische sind. Da wo Bäche von der Insel oder dem festen Lande ins Meer fallen, giebt es eine Menge Austern, da wo sich das Salzwasser mit dem frischen Wasser grade vermischt. Die felsichten Küsten der

Insel

nicht meine Ruder und großen Segel gerettet hätten. Ich hatte ein Boot von Johanna, dessen Planken zusammenngenäht waren. Sonst war es wie eine Galiote ausgerüstet. Dies Boot segelte ungemein schnell, und da ich im Verhältniß seiner Last sehr große Segel führte, so konnte ich allem ausweichen, was mir aufstieß. Als ich den Ganges erreichte, verhinderte ich viele Reisschiffe am Auslaufen. In dem nämlichen Fahrzeuge ruderte ich den Fluß Prey hinauf, als ein holländischer Kaper von der Rhede von Queda Jagd auf mich machte, und verschwand plötzlich auf dem Flusse, da er vermuthlich glaubte, daß ich durch die Straße zwischen der Insel Pinang und dem festen Lande entwischt wäre. Dies Fahrzeug ging nachher in einem Sturm aus Nordwesten mit vielen andern Fahrzeugen zu Kalkutta verlohren.

Insel sind auch mit einer kleinen schmackhaften Austerart an der Stelle bedeckt, an welche die Ebbe zurücktritt. Sie sind denen von der Mützeninsel unter den Merguinen ähnlich. Man kann ein Boot in etlichen Minuten damit beladen.

Es wehen oft kühle Winde vom Gunong Dscherry, einem gegenüber liegenden Berge auf dem festen Lande, über diese Insel, da in Queda hingegen im Jenner und Hornung der Boden aus Mangel am Regen ganz ausgedörrt wird. Die Buhntinginseln liegen zwischen Pinang und Queda. Auf dem ganzen Striche giebt es guten schlammichten Ankergrund.

Ungefähr 45′ westwärts von Queda liegt der Hafen Baß, den verschiedene Inseln bilden. Wenn ein Schiff Wasser hinter der verfallenen holländischen Festung einzunehmen wünscht, so ist es besser, sich hinter die Insel Dingding zu legen, weil während des S. W. Monsuns es oft des Nachts stark von Sumatra her stürmt. Man muß den Felsen in der See rechter Hand liegen lassen, und hinter der Insel auf sieben bis acht Klafter vor Anker gehn, wo man sehr sicher liegt. Bis dahin findet man überall schlammichten Grund.

Pulo Dingding und Pulo Sambolang (die neun Inseln, da ihrer gerade neun sind) liegen beim Eingange in den Hafen Pera. Die Ebbe läuft nahe

 an

an der Mündung des Flusses, wo es sehr eng ist, ungemein stark, vorzüglich bei Regenwetter. Schiffe, die zwölf bis vierzehn Fuß tief gehn, können in ihn einlaufen; allein die Barre verdient Aufmerksamkeit, da sie blos aus Sand besteht.

Es giebt im Flusse blos eine gefährliche Untiefe, von der man sich südwärts halten muß. Oberhalb dieser Untiefe kann man den Fluß überall mit Sicherheit befahren, da er schlammichten Grund und Ufer hat, bis an die Stelle, wo die Holländer ihre Faktorei zu Tandschong Putus (gebrochene Spitze) wieder besetzt haben. Das Land ist flach, und daher zum Reisbau geschickt. Es giebt hier eine Menge Kohlbäume (Anihong), die zu verschiednem Gebrauche dienen. Ich nahm einige Beutel mit Saamen nach Bengal mit, allein sie liefen nicht auf. Horn- und Federvieh sind hier lange so wohlfeil nicht, als zu Queda; aber Austern und Plattfische sind an der Mündung des Flusses in Menge zu haben. Die Holländer kaufen ausschußweise dem Könige alles Zinn zu zehn spanische Thaler den Pecul ab; allein es geht doch vieles heimlich nach Pulo Pinang über Laruht und Qualo Konso. Gunong Gantong (der hangende Hügel) am Flusse Laruth, auf dessen Barre es drei Klafter Wasser geben soll, ist merkwürdig.

Ich ging in einem bedeckten Landesboote von Tandschong Putus, wo das Schiff lag, nach Pera,

um dem Könige meine Aufwartung zu machen. Ich ward in einem großen Zimmer oben im Hause mit großer Pracht empfangen. Es waren zwanzig Mann von der Leibwache im Zimmer, die in schwarzen Atlas gekleidet waren und auf der Brust einen Drachen mit Gold gestickt hatten. Sie trugen Mandarinen-Mützen, und hatten überhaupt ein ßinesisches Ansehn. Einige hatten Hellebarten, einige Piken, und einige Flinten ohne Bajonette. Der König befahl mir, mich auf einen Stuhl vor dem Sofa, auf welchem er saß, zu setzen. Seine Hofleute, etwa zwölf bis vierzehn, standen alle. Nach einer kurzen Unterredung fragte mich der König, ob die Holländer nach Queda zurückkehren würden. Ich bejahte dies, worauf er eine ernsthafte Mine annahm. Als er sich entfernte, bewirthete mich sein Bruder mit kalter Küche, wobei sich noch zwei von den Hofleuten setzten. Ich schenkte dem Könige zwei Stücke bengalischen Taft, wofür ich in meinem Boote ein Gegengeschenk von einer Menge Jacks, *) Duriana, **) Flaschenbaumäpfel ***) und andrer Früchte erhielt. Ich verließ Pera im Dezember 1783. Der November war sehr regnigt.

*) Grewia orientalis? L.
**) Durio Zibethinus. L.
***) Annona reticulata L. Custard appletree.

 Be-

Beschreibung der Insel Osjan Seilang.

Ich ward 1784 von der Regierung von Bengal abgeschickt, um eine Niederlassung zu Rhio anzulegen, wozu uns der König eingeladen hatte; allein ich erfuhr unterwegs zu Pulo Dinging, wo ich Wasser einnehmen wollte, von einer malaiischen Praue, daß der König Hadschie in der Belagerung von Malakka, welches er angriff, geblieben war. Ich kehrte daher um, und legte auf Osjan Seilang an. Diese Insel (auf unsern Karten Junk Ceylon) liegt auf der Ostseite des Meerbusens von Bengal, und wird vom festen Lande durch eine schmale sandige Erdzunge, die ungefähr eine Meile lang und eine halbe Meile breit ist, getrennt. Diese Erdzunge ist blos bei der Fluth mit Wasser bedeckt, (Springfluthen steigen hier etwa zehn Fuß) und schließt auf der Nordseite einen vortreflichen Hafen ein, der Popra genannt wird. In diesen Hafen kann

kann ein zwanzig Fuß tief gehendes Schiff bei Springfluthen über eine schlammichte Barre kommen.

Die Insel erstreckt sich von 7 Gr. 50 M. bis 8 Gr. 27 M. NBr. Sie ist ungefähr 40 Meilen lang und 15 Meilen breit. Ihre Lage ist O. S. O. und N. N. W. Rund umher hat man guten schlammichten Ankergrund.

Der Nahme Osjan Seilang ist aus Udsjong Seilang (Vorgebürge von Seilang) verdorben. Die südliche Spitze läuft etwas ins Meer vor. Vermuthlich erhielt die Insel den Nahmen, ehe sie vom festen Lande getrennt, und wie jezt bei der Fluthzeit eine Insel ward. Udsjong ist malaiisch, welches die Einwohner durchgehends sprechen, da sie mit den Malaien viel Umgang haben. Wäre es immer für eine Insel gehalten worden, so würde man gewiß das leichter auszusprechende Wort Pulo (Insel) Seilang gewählt haben.

Nahe dabei liegen verschiedne kleine Inseln, die vier bis sechs Meilen im Umkreise haben. Ostwärts liegt sechszehn Meilen davon Pulo Pandsjang (lange Insel), die 23 Meilen lang und 8 Meilen breit ist. Sie hat eine mäßige Höhe, und läuft von der Mitte gegen die See auf beiden Seiten almählig ab. Sie wird vom festen Lande durch die Straße Pällat Lehiera (Kehlstraße) getrennt, in welcher man auf der seichtesten Stelle zwei Klafter Tiefe hat.

 Auf

Auf Osjang Seilang giebt es keinen hohen Berg, aber einige Hügel, und wie man leicht aus der Größe schließen kann, keinen beträchtlichen Fluß. Verschiedne anmuthige Bäche fallen in Buchten, um welche morastige Gehölze von Mangowbäume stehn. Man läßt vermuthlich diese Ufer in ihrem natürlichen Zustande, um feindliche Einfälle abzuhalten. Auf der Insel giebt es nur einige Peauen von der Größe eines langen Bootes von einem Ostindienfahrer, und kleine Kanoe, womit man durch die Buchten bis an die jezt angebauten Ebenen in der Mitte der Insel kommen kann, wo es viele Reisfelder giebt.

Außer dem Hafen Popra giebt es noch einen geräumigen Hafen auf der Südwestseite der Insel, wie ich von den Einwohnern erfuhr. Die Schiffe gehn gewöhnlich auf einer guten Rhede vor Anker, die durch eine kleine Insel gesichert wird, welche unter 8 Gr. 10 M. Norderbreite liegt, und jezt bei der Ebbe mit dem festen Lande zusammenhängt. Auf dem festen Lande gegen dieser Insel über ist eine Bucht, die nach dem Dorfe Terowa führt, welches aus ungefähr achtzig Häusern besteht. Es liegt auf eine Ebene, durch welche ein anmuthiger Bach in vielen Krümmungen über einen kieselsandigen Boden hinläuft.

Wenn man mit vieler Mühe diesen engen Kanal, in welchem man bloß Hinterruder brauchen kann, gegen

den starsten Strom heraufkömmt, so macht einem der vorhin erwähnte anmuthige Bach doppeltes Vergnügen. Hier hat Pipimont der Statthalter vom Hofe von Siam seinen Sitz. Er hatte 1784, da ich hier war, drei Beisitzer. Jeder von diesen Beamten hatte ein Gefolge von sechszig Mann, die nur wenig Sold bekamen und den Einwohnern daher sehr zur Last fielen.

Sie hatten Flinten mit Bajonetten, Säbel und Dolche. Ich sah sie oft ihre Herrn nach Pipimonts Hause begleiten, wo diese oft Geschäfte hatten.

Die Nahmen der Städte oder Dörfer auf dieser Insel waren Terowa, Bankian, Bandan, Popra, wo der vorhin erwähnte Hafen liegt, Nanå, Bandpon, Teiang, Tirtulå, Bankonian, Banktan, Bandrun, Sågu, Brintsching, (hier giebt es Zinngruben,) Kåkoing, Påtrit, Tallong und Påtong. Bei den vier letztern wird ebenfalls Zinn gegraben. Die Anzahl aller Einwohner der Insel mag sich auf 12000 belaufen.

Ungefähr acht Meilen gegen N. W. von Terowa landeinwärts hat Pipimont ein Landhaus, das wie alle Häuser von Holz gebaut, und mit Palmblättern gedeckt ist, woraus alle Dächer in malaiischen Ländern bestehn. Ich reiste dahin mit Kapitän Scott, einem einsichtsvollen, freundschaftlichem Manne, der sich damahls zu Terowa wegen Hand-

lungsgeschäfte aufhielt, und sein Schiff im Hafen Popra liegen hatte. Wir reisten auf einem Elephanten durch einen Hohlweg, der an einigen Stellen, wo er über einen kahlen Felsen lief, von Elephantenfüßen so ausgetreten und dabei so schmaal war, daß auf beiden Seiten kaum ein Zoll breit über den Raum der Füße übrig blieb. Dieser schlechte Weg ging eine Strecke lang durch die Ecke eines Waldes. Zwei Meilen von Terowa kamen wir wieder aufs freie Feld, wo wir eine Menge gut gewässerter, aber doch nicht sumpfichter Reisäcker antrafen. In ungefähr drei Stunden erreichten wir das Haus des Statthalters, das geräumiger und bequemer ist, wie das zu Terowa, und sieben Meilen davon liegt. In seinem Garten fanden wir Limonen, Aepfelsinen und Pumpelmuße. Tscheisong, der Sohn eines Ssinesen, bei welchem ich wohnte, sagte mir, daß die meisten tropischen Wurzeln und Früchte auf dieser Insel wüchsen. Ich bin überzeugt, daß viele von unsern Gewächsen hier fortkommen würden, da der Himmelsstrich sehr gemäßigt und dem zu Pulo Pinang sehr ähnlich ist.

Der Statthalter gab uns ein gutes Mittagsmahl, as aber selbst nicht mit. Er sprach nicht malaiisch, sondern hatte einen Dollmetscher, der portugisisch konnte. Unser Getränk bestand in Scherbet und dem Wasser von jungen Kokosnüssen. Nach

dem

dem Essen mußten uns drei Musikanten auf Saiteninstrumenten, wie bei den Ssinesen zu Kanton üblich sind, vorspielen. Als wir Thee getrunken hatten, beurlaubten wir uns.

Es giebt hier keine Pferde oder wilde Elephanten. Allein zahme fanden wir, die von Mergui gekommen waren. Ochsen und Büffel zum Ackerbau, wilde Schweine, Rehe und einige zahme Ziegen sahn wir hier, aber keine Schafe, zahme Hunde und Katzen. Gewöhnliches Geflügel giebt es hier, aber nicht in Menge. Das Klima ist sehr angenehm, und die Hitze nie übermäßig. Der Regen fängt mäßig im Julius an, und währt bis zum November mit häufigen Zwischenräumen. Hierauf folgt schönes Wetter mit sehr kühlen Nordostwinden gegen Abend, die dem Wachsthum der Pflanzen, so wie zu Kalkutta, sehr vortheilhaft sein müssen.

Vor dreissig bis vierzig Jahren, da hier noch ein Freihafen war, gab es einen beträchtlichen Absatz von Opium. Es kam größtentheils aus Bengalen in englischen Landesschiffen, und ward von malaiischen und bugessischen Prauen aufgekauft. Diese vertauschten eine gemischte Ladung im Kleinen an die Einwohner gegen Zinn, womit sie oft viele Monate zubrachten, und während dessen ihre Fahrzeuge aufs Land zogen. Dies Zinn ward an die bengalischen Fahrzeuge größtentheils gegen Opium umgesezt,

sezt, welches sie vorzüglich nach Celebes und den übrigen malaiischen Inseln verkauften. Die gemischte Ladung dieser Fahrzeuge bestand größtentheils in einem gewürfelten Zeuge von der Insel Celebes, das den bengalischen Luntgys ähnlich, aber dichter gewebt war; in javanischen gemahlten Zeugen und gemahlten Schnupftüchern, die größtentheils aus indostanischen langem Zeuge gemacht wurden; in javanischen Gongs, *) messingenen Töpfen, und andern messingenem javanischen Hausrathe; ßinesischem und javanischem Tabak; verschiednem Porzelain; blauen und weissen ungebleichten Zeugen, Kangan genannt, und weissen und blauen Kompauen, die aus Ssina mit den Jonken kamen, welche nach Siam, Makassar, und andern Gegenden zu fahren pflegten.

Jezt hat sich dieser Handel sehr verändert. Den Eingebohrnen ist der Gebrauch des Opiums untersagt, und die Einfuhr überhaupt verboten. Auf die Ausfuhr des Zinns ist vom Hofe zu Siam eine große Auflage gesezt, wodurch der Handel der Insel sehr abgenommen hat. Indostanische Stückgüter und einige europäische Waaren, als Eisen, Stahl, Blei, Schneidewaaren, breite Tücher sind jezt fast die einzigen Einfuhrartikel. Da jezt hier kein Opium

zu

*) Eine Art metallene Becken, die statt der Trommeln dienen, und einen äusserst lauten Ton von sich geben.

zu haben ist, so kommen auch nicht viele bugessische Prauen hieher, aber malaiische Prauen kommen von Queda, und einige wenige aus der Straße Malakka und von Pulo Pinang, welche die vorhin angeführten sinesischen Waaren mitbringen. Ungefähr im Jahre 1782 ward für viele sinesische Waaren, die sie zu Lande von Siam erhielten, Zinn zurückgeschickt, allein dieser Plan ward 1784 wieder aufgegeben, da die Kosten des Transports über den Isthmus zu groß waren.

Die Zinngräber sind seit einigen Jahren auch einem grösserm Druck unterworfen. Sie müssen jezt alle ihr Erzt den sinesischen Schmelzern bringen, die dies Vorrecht von der Regierung pachten. Das Schmelzen kostet 12 vom hundert, außerdem muß der Zinngräber für ein gewisses Gewicht in Schlacken ein gewisses Gewicht an Erzt liefern, das oft mehr Zinn giebt. So bezahlt er eine doppelte Auflage, ehe er das Zinn in die Hände bekömmt, und die lezte ist die schwerste und unvernünftigste. Die Regierung nimmt 25 vom hundert, ehe das Zinn ausgeführt werden darf, und das Mißvergnügen darüber war so groß, daß die Einwohner sich sehr der siamischen Bothmäßigkeit zu entziehn wünschen. Jedermann glaubte, daß Pipimont mit einiger Unterstützung gern den Versuch machen würde. Ob seine drei Besitzer ihm hiebei hinderlich sein könnten, kann

ich

ich nicht bestimmen, allein wahrscheinlich sind sie von den siamschen Despoten blos deswegen angesezt, die sich bei ihrer Herrschaft blos des Nahmens eines unbedeutenden Regenten bedienen.

Die Ausfuhr des Zinns aus der Insel soll sich jährlich auf 500 Tonnen belaufen, war aber ehemahls viel größer. Unsre neue Faktorei zu Pulo Pinang erhält einen großen Theil davon. Ehemahls ging das meiste nach Queda.

Zu Terowa ist eine hölzerne mit Palmblättern gedeckte Pagode, bei welcher etwa zwanzig Priester angesezt sind. Diese werden Tellopeis genannt, und wohnen in kleinen an die Pagode stoßenden Zimmern, die ungefähr funfzig Fuß lang und dreyssig Fuß breit waren. Die Priester gehn in bloßen abgeschornen Köpfen. Sie tragen gelbe Gewänder und einen ungefähr fünf Fuß langen weissen Stab. Ich fand hier einen bengalischen Laskar, der von seinem Schiffe entlaufen war, und hier verschiedne Monate von den milden Gaben der Tellopeis lebte.

Tscheisong, bei dem ich wohnte, war in seiner Jugend zu Pondichery erzogen. Er sprach Siamisch, Malaiisch und sehr gut Französisch.

Jeden Morgen, etwa um acht Uhr, stellten sich vier Tellopein vor Tscheisongs Thür, und sahn, ohne ein Wort zu sprechen, tiefsinnig den Boden an. So bald sie sich zeigten, schüttete ein Dienstmädchen

jedem ein halb Pfund gekochtem Reis in sein rein-
liches eisernes Geschirr, das er darreichte, und ein
zweites Dienstmädchen legte jedem vier bis sechs
Loth gebratnen Fisch darauf. Von hierab gingen
sie stillschweigend hinter einander nach dem nächsten
Hause, und so von einer Thür zur andern. Vor
jeder warteten sie etwa eine halbe Minute, und wenn
sie nichts erhielten, so gingen sie ohne anscheinendes
Mißvergnügen weiter. Wenn sie eine hinreichende
Menge Lebensmittel zusammengebracht haben, so
kehren sie nach ihrem Kloster zurück. Sie heirathen
nicht, können aber, wenn sie wollen, die Pagode
verlassen. Ich sah einen Jüngling von vierzehn
Jahren in völliger Priesterkleidung, und einige Tage
darauf lief er in gewöhnlicher Tracht mit andern
Burschen am Strande umher. Mein Dollmetscher
fragte ihn, warum er die Pagode verlassen hätte.
Der Bursche lachte, und lief ohne zu antworten mit
seinen Kameraden davon. Tscheisong sagte mir,
daß in Siam sich zuweilen etwas ähnliches, aber
doch nur selten, ereigne.

Statt der Münze bedient man sich auf dieser
Insel kleiner Stücke Zinn, die wie der untere Theil
eines Kegels aussehn, der durch einen mit seiner
Fläche gleichlaufenden Schnitt von seinem obern
Theile getrennt ist. Man nennt diese Münze Puht.
Es giebt Stücke von drei Pfund, anderthalb und

drei

drei Viertelpfund. Wenn man sie ohne Abgabe ausführen will, so werden sie konfiscirt, wodurch der Schleichhandel aber nur mehr Reiz erhält. Ohne Abgaben an Bord gebracht, gilt der Pecul Zinn (etwa 133 Pfund) zwölf bis dreizehn spanische Thaler.

Als ich hier lag, kam ein bengalisches Schiff unter Kapitän Lloyd mit Stückgütern an, die an Pipimont wahrscheinlich für Rechnung des Königs von Siam und seiner Minister verkauft wurden. Alle malaiische Fürsten sind Kaufleute, wodurch sie ihre Unterthanen ausmergeln. Die Landfahrzeuge haben aber dadurch den Vortheil, daß sie keinen Zoll bezahlen, und schnell ihren Umsatz machen. So bald die Waaren ans Land gebracht sind, verkauft sie der Kaufmann des Königs wahrscheinlich mit einem Vortheil von 25 von hundert.

Alle Arten indischer Münze sind hier gangbar, aber spanische Thaler nimmt man am liebsten. Die Petis, oder kleinste Münze, die zu Atschîn, Sulu u. s. w. im Gange ist, nimmt man hier nicht, ungeachtet sie, wie die Kauries in Bengal, den Armen sehr zu statten kommen. Zu Atschîn werden sie aus Tafelblei, etwa wie ein Zweigroschenstück groß, geschnitten, und bekommen ein grobes Gepräge. 600 bis 650 gehn auf einen Thaler. Zu Sulu und Karang assem auf Bally sind sie von Kupfer mit

einem Loche, und wahrscheinlich von Sinesischer Arbeit. Von diesen gehn 400 bis 500 auf einen Thaler.

Die Einwohner von Dsjan Seilang sprechen siamisch, und schreiben wie wir, von der Linken zur Rechten. Sie schreiben außerordentlich gerade, aber ohne Linien. Die meisten verstehn malaiisch, da sie mit den Malaien viel Geschäfte haben, und ehemahls noch mehr hatten.

Sie sind von schönem, schlanken Wuchs, haben malaiische Gesichtszüge, aber einen Sinesischen Blick. Sie können so viel Frauen nehmen, als sie sich zu ernähren getrauen, allein die erste Frau führt wie in Ssina die Haushaltung. Tscheisong hatte nur eine Frau. Keine Frau darf, so wie in Ssina und Pegu, aus dem Lande gehn.

Beschreibung des Königreiches Atschîn auf der Insel Sumatra.

Atschîn war nach Kommodore Beaulieus Beschreibung, die Harris herausgab, 1619, als er sich daselbst aufhielt, ein Ort von weit größerer Wichtigkeit, als jezt. 1606 landeten die Portugisen hier eine beträchtliche Anzahl Truppen, wurden aber von den Atschînen mit einem Verlust von dreihundert Mann zurückgeschlagen. 1615 rüstete der König von Atschîn eine Flotte von 500 Segeln aus, unter denen sich hundert große Galeeren befanden, die seine Orangkaien (Befehlshaber) liefern mußten. Das ganze Heer belief sich auf 60000 Mann, wovon 20000 in einer hartnäckigen Schlacht blieben. Sind diese Nachrichten gegründet, und Herr Marsden giebt in seiner neuen Beschreibung von Sumatra seine Gewährmänner an, so muß dies Reich eben so sehr, als seine ehemaligen Nebenbuhler, die Portugisen in Indien, von seiner Größe verlohren haben.

Jezt erstreckt es sich von dem nordwestlichen Vorgebirge der Insel Sumatra, das das Vorgebirge Atschîn genannt wird, und den Schiffern zu einem bekannten Wahrzeichen dient, auf der Nordseite der Insel bis an den Fluß Batu Bara. Auf der Südwestküste macht Barûs, *) das die Holländer ehemals besetzt hatten, aber wieder verliessen, die Grenze. Ehemals erstreckte es sich auf dieser Seite viel weiter; denn Kommodore Beaulieu erhielt eine Erlaubniß vom Könige, Pfeffer zu Tiku **) zu laden, das einige Meilen südwärts von der Linie liegt. Landeinwärts erstreckt sich das Königreich nicht so weit, als auf beiden Seiten der Insel, und endigt sich zu Ssinkell, wo das Reich Batta ***) anfängt.

*) Hinter einer Insel auf der Höhe von Barûs, Pulo Carang (die steinigte Insel) genannt, ist ein guter Ankerplatz. Das innre Ende der Insel, welches man beim Hineinsegeln zur Linken lassen muß, liegt W., und der merkwürdige einhundert Fuß hohe Wasserfall von Wasular S. O. In der Abenddämmerung fliegen viele große Fledermäuse von dieser Insel nach dem festen Lande und kehren des Morgens zurück. Sie schlafen den ganzen Tag, indem sie sich mit den Haken an ihren Flügeln an Bäumen festhängen.

**) Hinter den Tiku- und Priamaninseln liegen Schiffe von jeder Größe gegen N. W. und W. Winde sicher. Diese Inseln sind klein, niedrig und beholzt.

***) Die Battaer sind ein gutmüthiges, einfältiges Volk. Die Malaien und Atschîner haben sich an den Mün-

anfängt. Die ganze Gestalt desselben ist dreieckigt, und seine ganze Fläche beträgt 26000 Quadratmeilen. Es wird von zwei Reihen Bergen eingeschlossen, wovon die eine von dem Vorgebirge nach S. O. und die andre nach O. N. O. läuft. Die dazwischen liegenden Ländereien sind sehr fruchtbar, und besser bewohnt, als irgend eine andre Gegend der Insel.

Die Einkünfte des Königs bestehn größtentheils im Ein- und Ausfuhrzoll, und belaufen sich jährlich etwa auf dreitausend Pfund Sterling. Ausserdem hat er einige unbedeutende Domänen, und eine kleine Abgabe an Reis von allen Ländereien.

Seine Edelleute ziehn in ihren Lehnen ihre Einkünfte von den Ländereien und dem Fleisse der Einwohner. Es

dungen ihrer Flüsse unter dem Vorwande festgesetzt, daß sie die Europäer abhalten wollten, eigentlich aber um den Kampfer- und Benzoehandel allein zu haben. Diese Waaren werden am Flusse Ssinkell, zu Baruth, und Tappanuli gefunden. Herr Marsden behauptet, daß die Battaer Menschenfresser sind, und nach einer Erzählung eines meiner Sklaven, den ich zu Ssinkell von Bahamallum kaufte, zu urtheilen, muß diese Behauptung gegründet sein. Bahamallum ward von einem Battaer eine seiner liebsten Frauen gestohlen. Der Dieb ward ergriffen, und nach dem Landesgesetze an einen Pfahl gebunden und in kleine Stücken gehauen. Man briet Stücken von seinem Fleische, wovon selbst Bahamallum, ein gesitteter Mahumedaner, eines in den Mund nahm, aber zornig wieder ausspie.

Es werden hier aus einheimischer Baumwolle weiß und blau gewürfelte Zeuge gemacht, woraus die Vornehmern Unterhosen tragen. Die geringen Leute kleiden sich in ungebleichtem langen Zeuge von Madras. Es wird hier auch eine recht hübsche und theure Art Seidenzeug gemacht, welches dem leichtern bengalischen Tafft ähnlich ist, wovon hier eine Menge mit den Landesschiffen eingeführt wird. Man gießt hier auch vortrefliche kleine messingene Kanonen, die Rantacka genannt werden, und die hiesigen Goldschmiede machen recht schöne Filagrie oder Dratharbeit in Gold und Silber.

Als ich 1762 zu Atschîn war, welches die Einwohner eigentlich Atsché nennen, fragte ich einen Juden Abraham, der mir zum Dollmetscher diente, warum die Orangkaien nicht, wie ehemals, mehr Handlung treiben dürften. Er erwiederte, daß die Könige immer mit den durch Handel reich gewordenen Vornehmen wären über den Fuß gespannt gewesen, und daß seine Räthe ihnen dazu den Rath gegeben hätten, um das Ansehn dieser Vornehmen zu mindern, allen Handel allein an sich zu ziehn. Durch die Befolgung dieses Rathes verarmte das Reich zusehends. Zwar bezahlt man keinen Zoll, wenn man mit des Königs Minister (Schabander) handelt, aber dafür setzt dieser den Preis nach Gutdünken. Jedoch hat man Erlaubniß, weg zu segeln,

 wenn

wenn die Bedingungen gar nicht annehmlich sind. Der König treibt den Handel mit Opium im Großen allein, und den Handel im Kleinen mit dieser Waare verpachtet er in seinem ganzen Gebiete.

Zu Atschîn giebt es einen Ueberfluß von allen tropischen Früchten, vorzüglich Mangostanen, *) Rambustinen, Mangoen **), Jacken ***), Durianen ****), Lances, Ananas, Limonen, Aepfelsina und der schlechtesten Art Brodfrucht. Von Kräutern giebt es hier Bredy, eine Art Spinat, Lobucke, (den spanischen Radies,) große purpurfarbne Brinschallen, rothe und weisse Batatten *****), und die Batatte von St. Helena, die Clody genannt wird, verschiedne Arten von Bohnen, wie die türkischen Bohnen, (Kalavanses,) und eine kleine Art Zwiebel. Die Mangoe haben einen dünnen Stein und sind vortreflich; nicht so herbe, wie man oft die zu Madras findet. Die Tschulier nehmen hier eine Menge eingesalzener Limonen zum Schiffsvorrath ein ******), wovon man zwei Stücke für einen

Petis,

*) Garcinia Mangostana. L.

**) Mangifera indica.

***) Grewia orientalis.

****) Durio Zibethinus.

*****) Deoscorea pentaphylla.

******) Westindische Schiffer sollten sich dies merken, da auf den westindischen Inseln Limonen haufenweise

an

Petis, oder 1000 bis 1200 für einen Thaler kaufen kann. Stiere kosten hier zwölf Thaler; Enten bekömmt man hier sechs Stück, und Hühner acht bis zehn für einen Thaler. Von tschulischen Klingen oder mohrischen Fahrzeugen kommen jährlich von Porto novo und andern Orten zwölf bis funfzehn hieher, die zwei bis dreihundert Tonnen tragen. Sie kommen im August und September an, und kehren im Februar, März und April, während der schönen Jahrszeit, zurück. Alle Jahr kömmt auch ein mohrisches Schiff von Surate hieher.

Diese Schiffe bringen Stückgüter hieher, vorzüglich weisses und blaues langes Tuch, und eine Menge grobes ungebleichtes Tuch, das sie Cain Gadscha (Elephantentuch) nennen. Statt des Ballasts nehmen sie Salz ein. Sie liegen während ihres hiesigen Aufenthalts auf einer sichern Rhede, die von den Inseln beim Vorgebirge Atschin gemacht

an den Hecken verfaulen. Die Tschulies machen vier bis fünf Einschnitte in die reife Limone, und reiben etwas Salz darein. Wenn sie 48 Stunden gelegen haben, so drücken sie sie stark aus, und lassen sie noch etliche Tage an der Sonne trocknen. Auch der ausgedrückte Saft muß an der Sonne stehn, bis er seine wäßrichten Theile verlohren hat. Hierauf werden die Limonen in Krüge gepackt, mit ihrem Safte oder mit Essig, der oft aus Kokosnüssen gemacht wird, begossen. Diese gesalzenen Limonen nennen sie Atschar.

wird, welche sie gegen den S. W. Wind und Wellenschlag von der Seite sichern. Während des N. O. Monsuns ist das Wetter schön, und der Wellenschlag von der Seite unbeträchtlich.

Diese Schiffer, die oft Malabaren genannt werden, weil sie die Sprache, die in Madras üblich ist, reden, haben gewisse Vorrechte, die sie aufs äusserste nutzen. So bald sie ankommen, lassen sie sich für Geld von den Einwohnern Häuser von Bambusrohr von der Art bauen, die man zu Wampo in Sina Bankschahl nennt. Sie werden sehr regelmäßig auf eine bequeme Stelle nahe am Flusse so angelegt, daß ihre großen Boote von acht bis zehn Tonnen dicht heran kommen können. Diese Gebäude werden mit einem Pfahlwerk umgeben und des Nachts verschlossen, um Diebe abzuhalten. Die Boote selbst schleppen sie hinter den Schiffen her, weil sie zu groß sind, um sie aufzuwinden.

Nachdem die gewöhnlichen Geschenken abgegeben sind, haben die königlichen Bedienten genaue Acht bei der Ausladung der Güter. Die Ballen werden gleich geöfnet, und zwölf vom hundert als Zoll abgenommen. Das übrige wird mit einem gewissen Stempel (Tschapp) bezeichnet, und kann überall im Gebiete des Königs verkauft werden. Die Tschulier zu Atschin lassen sich Zeit zum Verkauf, und zeigen den Eingebohrnen ihre Waaren immer

im dunkelsten Theile ihres Ladens. Ich kaufte 1772 von Posally, dem Kaufmann des Königs, blaues Tuch so wohlfeil, als man es zu Madras haben kann. Dies rührt von der Sorgfalt, Ordnung und Sparsamkeit her, womit die Telingaer ihren Einkauf besorgen. Kein Europäer kann so wohlfeil verkaufen. Die tschulischen Fahrzeuge müssen auch Hafengeld bezahlen.

Vom Könige bedient man sich immer des Ausdrucks Tuan kito, welches zusammengesetzte malaiische Wort so viel sagen will, als mein Herr. Es giebt fünf hohe Staatsbedienten, die Maha Rascha, Luxamana, Rascha Uda, Ulu Balang und Parka Rascha genannt werden, und sechszehn geringere unter sich haben. Die Regierung ist monarchisch, und artet nach den Fähigkeiten der Regenten oft in Despotie aus.

Der Kurs der bleiernen Petis steht zwischen 250 und 270 die Rupie, und 600 bis 650 der spanischen Thaler. Der König verruft zuweilen diese kleine Münze und läßt neue in Gang bringen, nicht ohne beträchtlichen Vortheil dabei zu machen. Gesetzmäßige Zinsen sind 25 pCt. des Jahrs.

Es giebt hier eine Goldmünze, Massiah *) genannt, von der Größe eines Zweigroschenstücks, mit arabi-

*) Fünf Massiahe machen einen Mayau, und sechszehn Mayane einen Bonkal. Auf diesen gehn fünf Taile, ein

arabischen Buchstaben gestempelt. Allein sie sind sehr dünn und haben lange nicht den Werth, der darauf angegeben ist. Die Tschulier führen blos Goldstaub und Thaler aus, zuweilen treiben sie auch einige Rupien und Fanams auf. Ihre Rückladung besteht in Betelnüssen, rothem Holz, Benzoin und Ssinkell- oder Barrûskampfer, der, wenn er hell und durchsichtig ist, in Ssina mit Silber aufgewogen wird. Mein Kommissionär zu Canton, Herr Kox, verkaufte mir dort einmal ein Pekul zu 1650 Sp. Thalern. Auf Koromandel wird er ebenfalls von den Dschentuen, die ihn zu gewissem Behufe brauchen, sehr gut bezahlt.

Sonst hohlen sie von Atschîn noch Pfeffer, Zucker und Schwefel, der auf Pulo Way, einer hohen kegelförmigen Insel, vier bis fünf Meilen von der Mündung

ein eingebildetes Gewicht. Zwanzig Bonkale machen einen Katty, 100 Kattye einen atschînschen Pekul, und drei Pekule einen Bahar. Sechs und sechszig Kattye gehn auf einen sinesischen Pekul. Zu Nalabu wiegt der Bonkal 17 Mayanen. Ein Bonkal reines Gold ist 25 spanische Thaler, oder 58 bis 60 Rupien wehrt.

Beim Pfefferhandel bedient man sich eines viereckigten Maaßes, Nelly, das eine gewisse Anzahl Kattye wiegt. Bei Betelnüssen hat man ein Maaß, das 10000 enthalten soll. Ein Tschupa ist ungefähr ein englisches Quart. 16 machen ein Nelly.

Mündung des Flusses, wo ehemals ein feuerspeiender Berg war, und an mehrern Stellen gefunden wird; japanisches Holz, Erdpech, Rotting, Deckblätter und Bang, eine Art Hanfblätter, womit man sich berauschen kann, wenn man sie raucht, welches die indischen Seeleute gern heimlich thun. Sie führen noch eine Menge andrer Stücke aus, welche die europäischen Schiffer nicht kennen. Von allen diesen wird ein Ausfuhrzoll bezahlt, wenn sie die Waaren nicht von des Königs Kaufmann nehmen. Die Tschulier tumlen sich unermüdet unter den Eingebohrnen herum, sprechen ihre Sprache, die eigentlich nicht malaiisch ist, ungeachtet jeder in Atschîn auch dies versteht, geben ihnen Kredit, und machen sich alle durch ihren Fleiß und ihren geschickten Betrieb den Handel einträglich. Posally, des Königs Kaufmann und erster Minister, ist ein Tschulier, und alle seine Schreiber und Geschäftsträger sind seine Landsleute. Sie schreiben auf Palmblätter und auf Papier, sind sehr verschlagen, und eben so gute Rechner, als die Konokoplyer zu Madras. Sie führen ihre Rechnungen auch völlig auf die nämliche Art, wie diese.

Viele von den Tschuliern wohnen zu Queda, und wahrscheinlich jezt auch zu Pulo Pinang, das eine schöne, gesunde und fruchtbare Insel ist, die ich lange Jahre vorher, ehe sie von den Engländern besetzt ward, besucht habe. Es

Es giebt zu Atschîn viele Fischerboote, die wie die Ueberfahrtboote auf unsre Themse aussehn, aber etwa zwanzig Zoll mehr Bord haben. Man nennt sie Kolaie. Sie haben einen Mast, und ein wie das Topsegel eines Schiffes gestaltetes Segel, oben mit einer Raa. Diese Raa hängt vermittelst eines Taues so am Mast, daß ein Drittel nach der einen Seite und zwei Drittel nach der andern Seite hinausragen. Unten am Segel ist eine runde Stange angebracht, die mit dem einen Ende in einer unten am Mast befestigten Schlinge ruht. An der Mitte dieser Stange sind zwei zusammenlaufende Seile angebracht, womit der Steuermann das Segel regieren kann. Erhebt sich der Wind zu sehr, so rollen sie vermittelst eines am einem Ende der untern Stange befindlichen Kreuzstockes das Segel auf, und lassen es wieder nieder, wenn der Wind schwächer wird. Am innern Ende der Raa ist ein Umlegetau angebracht. Beim Umlegen muß die obere Stange etwas gekipt werden, welches sehr leicht geschehn kann, es mag das Segel nun ganz oder zum Theil aufgerollt sein. Ich sah nie ein so bequemes Segel auf einem europäischen Boote, wo man bei heftigem Winde immer die Segel niederlassen und einbinden muß, da man es hier blos auf und niederrollt.

Fische werden von den Atschînen häufig gegessen und daher sind sie ungeachtet der Menge Fischerfahrzeuge

zeuge nicht wohlfeil. Sie fangen einige Meilen in der See mit Netzen in diesen Booten eine Art Makrelen, die zwei bis drei Pfund wiegen. Ich habe in dem Rückentheile derselben lebendige halbe Zoll lange Würmer gesehn, wenn diese Fische eben gefangen waren. Die Fischer gehn mit dem Landwinde aus und mit dem Seewinde zurück. Ihre Ladungen setzen sie schnell ab.

Es giebt zu Atschîn auch Boote mit zwei Aussengerüsten (outriggers) und zwei Masten. Man nennt sie überhaupt Bidue, und die verschiednen Ballellange und Dschellore. Die Ballellangen sind die breitesten. Das Banting, ein zweimastiges Boot, ist ziemlich breit, hat aber keine Aussengerüste. Die damit versehnen Boote sind im Verhältniß schmaler, aber sie führen demungeachtet oft Drehbassen und zwanzig bis dreissig Mann. Sie segeln bei leichten und selbst bei starken Winden, wenn nur kein heftiger Wellenschlag entsteht, äusserst schnell. Wenn ein Aussengerüste fehlt, so hält das andre das Boot gleich. Ich habe Dschellore mit einem Aussengerüste segeln sehn, so daß dies bald an dem Winde bald unter dem Winde war. Doch können sie nicht, wie die hübschen ladronischen Prauen, die Lord Anson in seiner Reise beschrieben hat, das Hintertheil zum Vordertheil brauchen. Bei Booten mit einem Aussengerüste hält dies gegen den Wind das Gleich-

gewicht,

gewicht, und dient unter dem Winde dem Boote zur Stütze auf dem Wasser.

Die Gegend oberhalb der Stadt ist sehr gut angebaut, und hat eine Menge gut bewohnter kleiner Dörfer und einzeln stehende Häuser mit untermischten weissen Moskeen. Nach dem Regen ist es für Europäer beschwerlich, auf dieser Seite zu gehn, da es keine Spur von Wegen giebt. Die Malaien hingegen machen sich nichts daraus, bis an die Knie in Koth zu waden, den sie aber sorgfältig abwaschen, ehe sie in ein Haus treten. Die Hauptgasse in der Stadt ist etwas erhaben, und mit Sand und Kieselgrand bedeckt. Andre Gassen liegen aber niedrig, und selbst die Hauptgasse wird oft vom Flusse überschwemmt, wenn er durch starke Regengüsse auf den Hügeln oberhalb der Stadt anschwillt. In diesem Falle *) muß man sich kleiner Boote bedienen. Die Stadt an der Südseite des Flusses liegt so zerstreut, daß man sie nicht für die Hauptstadt eines zwar kleinen aber volkreichen Landes halten sollte. Die hiesige Pferdegattung ist vortreflich und wird in Madras sehr geschätzt. Hornvieh und Ziegen giebt es häufig, aber wenig Schafe. Fahrzeuge, die unter acht Fuß tief gehn, können bei Springfluthen über die Barre, die zwei Meilen von der Stadt liegt, kommen, aber nur etwa eine halbe Meile höher hinauf, wo sie oft auf-

*) Der sich in der Regenzeit oft zuträgt.

aufgelegt und ausgebessert werden. An dieser Stelle giebt es verschiedne königliche Magazine zu Telinggaer Salz. Es kommen jährlich viele maldivische Boote nach Atschîn, die vorzüglich getrocknete Bonnetfische in kleinen Stücken zu vier bis sechs Loth mitbringen. Dies ist eine Art von Stapelwaare. In vielen Laden auf dem Markte wird gar nichts anders verkauft, und man findet große Haufen in Mattensäcken aufgethürmt liegen. Wenn dieser Fisch gehörig getrocknet wird, so ist er in der Mitte hart wie Horn. Wenn man ihn lange aufbewahrt, so kömmt der Wurm darin. Man soll ihn auf den maldivischen Inseln blos an der Sonne trocknen.

Es fragt sich, ob nicht bei der großen Vorliebe der Malaien für Fischspeisen Heringe und Sardellen hier guten Absatz finden würden.

Der königliche Palast (Dallum) liegt ungefähr dreihundert Fuß von einem Ende der Stadt. Man kann zu Lande und vom Flusse aus durch einen Kanal dahin kommen. Er hat ungefähr drei Viertel (englische) Meilen im Umfange, und ist mit Gräben und mit einer starken aber nicht hohen Mauer umgeben. Eine Menge großer ehrwürdiger Bäume und hohe Bambusse überschatten diesen Palast, der auf einem höhern Boden, als die Stadt liegt, und daher nicht überschwemmt werden kann.

Als

Als ich 1762 zu Atschîn auf meiner Fahrt nach Benkulen anlegte, konnte ich mit dem Schabander über den Preis des Opiums nicht einig werden, und da ich vom Dolmetscher Abraham erfuhr, daß auf keine andre Art Absatz zu hoffen wäre, so segelte ich im Anfange des Jenners durch die suratische Straße nach Nalabu, das unter 4 Gr. 10 M. NBr. liegt. Hier ist während des N. O. Monsuns das Wetter sehr schön, gerade wie es auf der Küste Malabar in dieser Jahrszeit ist. Zehn bis zwölf Meilen von Nalabu hat man auf zehn Klaftern vortreflichen Ankergrund auf schlammichten Boden, und zwei Meilen davon auf vier Klaftern. Während des S. W. Monsuns herscht W. und N. W. Wind mit Regen.

Nalabu zeichnet sich durch einen Wald von Kokosbäumen und einen kleinen vorspringenden Hügel aus. Als ich mich diesem Orte zum erstenmale näherte, sah ich am Horizonte nahe am Lande, das ungefähr fünf Seemeilen entfernt war, ungefähr zwanzig kleine weisse Flecken, die sich einander zu durchkreuzen schienen. Dicht hinter jedem weissen Flecken war ein schwarzer befindlich. Als ich dem Lande näher kam, sah ich, daß dies die kleinsten Fischerkähne waren, die ich je gesehn hatte. Der weisse Flecken war das Segel und der schwarze der Fischer. Diese Boote sind mitten im Fischen unter Segel, und die Segel, wie die vorhinbeschriebenen.

Der

Der Fischer sitzt hinten und hält mit seinen Körper sorgfältig das Gleichgewicht. Er stellt den Mast auf und legt ihn nieder, und zieht das Segel auf, indem er sich vorwärts beugt. Zuweilen fangen sie große Fische, die das Boot eine Strecke fortschleppen. Die Boote ziehn sie in einer kleinen Bucht zwischen der Mündung des Flusses und dem vorhin erwähnten Kokoswalde ans Land. Ich habe von diesen Fischern oft Fische von aller Größe sehr wohlfeil gekauft. In den Fluß, der süßes Wasser hat, können zu allen Zeiten, ausgenommen bei ganz niedriger Ebbe, Boote von mittler Größe kommen. Die malaiischen Handlungsprauen gehen eine ziemliche Strecke hinauf. Die Gegend am Flusse ist flach, und sehr fruchtbar. Reis giebt es hier im Ueberflusse. Funfzehn Hühner werden für einen Thaler, und ein Stier für sechs Thaler verkauft. Europäische Waaren, vorzüglich Eisen, Stahl und Messerschmidsarbeiten, bengalisches Opium und Kassan von acht bis neun Rupien am Werthe, lassen sich hier gut absetzen.

Der König sucht den Handel allein an sich zu ziehn, allein bisher ohne Erfolg. Der Goldstaub von Nalabu wird für sehr fein gehalten, und der Bonkal wiegt siebenzehn Mayan. Zu Susu ist er nicht so fein.

1762 verkaufte ich hier innerhalb zehn Tagen dreissig Kisten Opium an Limambaly, den Lehnsherrn dieses Distrikts, da des Königs Beamten gerade nicht hier waren. Ich bekam zehn Bonkal für die Kiste, welches fast 550 Rupien macht. In Kalkutta hatte sie mich im Einkauf 250 arkotsche Rupien gekostet. 1770 war Limambaly mit dem Könige in Krieg verwickelt. Während des S. W. Monsuns, der nach der Richtung der Küste N. W. wird, werden hier die kleinen Fischerboote aufgelegt und große atschînsche Kolaien zur Fischerei gebraucht. Zu Susu ist ein guter Hafen.

Der König von Atschîn bekömmt sein meistes Gold von Nalabu und Susu, und von Pedir in der Straße Malakka seinen meisten Pfeffer und Betelnüsse. Ich war einmal am Bord eines großen Schiffs von Bombay, das der brave Kapitän Richardson befehligte, der hier einen Theil seiner koromandelschen Waaren an den Schabander ablieferte, und darauf einige königliche Beamten am Bord nahm, um mit ihnen nach Pedir zu segeln und Betelnüsse zu laden. Portugisische Schiffe bringen viel, theils ganze, theils aufgeschnittene und rothgefärbte Betelnüsse von Atschîn nach Pegu.

Die englischen Landschiffe handeln zu Atschîn immer mit dem Kaufmann des Königs. Sie würden sich nicht so lange aufhalten können, mit den

Ein=

Einwohnern zu handeln, wie die Tschulier thun, selbst wenn es ihnen frei stünde. Zu Pedir wurden verschiedentlich englische Fahrzeuge weggenommen, wann sie dort ohne königliche Erlaubniß handelten. Dies begegnete 1765 Kapitän Ball und Panton, die bengalsche Schiffe führten. Das Schiff des ersten ward durch einen muthigen Serang befreit, als die Malaien nicht auf ihrer Hut waren. Ich beging zwar zu Nalabu die Unvorsichtigkeit, ans Land zu gehn, allein ich will alle Handlungsleute warnen, auf ihrer Hut dann am meisten zu sein, wenn die Malaien sich am gefälligsten bezeigen.

Die Könige von Atschîn, die ehemals wenigstens sehr grausam gewesen zu sein scheinen, sehn bei der Treulosigkeit der Malaien durch die Finger, oder begünstigen sie vielleicht gar. Die Mörder, deren sich die Malaien bedienen, sind gewöhnlich die verworfensten aber dabei auch die schlauesten unter ihnen. Man entwafnet die Malaien, so wie sie an Bord kommen, allein ein englischer Kapitän wäre beinahe mit einem Dolche ermordet, den man in einer Betelschachtel unter Betelblättern versteckt hatte.

Ich muß bei dieser Gelegenheit noch eine schreckliche Verrätherei erwähnen, die mich um so mehr rührte, da ich einige Tage vor ihrem Ausbruch mit den unglücklichen Opfern derselben bekannt ward. Im September 1782 wurden Herr Cossan, Kapitän

einer bengalischen Schnau, der Oberkaufmann Herr Overbury, zwei Brüder May, Engländer, und der Kanonier, ein Däne, in einer Nacht von einem Malaien und einem Laskar, den er verführt hatte, ermordet. Anfänglich suchte man sie zu vergiften, und alle bekamen nach dem Abendessen ein heftiges Erbrechen, das jedoch keinen Verdacht erregte, da der Malaie als Passagier auf dem Schiff war und sich bei Herr Overbury eingeschmeichelt hatte. Der Mord ward in einem Augenblick vollbracht, denn die meisten schliefen. Einer von den Brüdern May sprang verwundet über Bord, kam aber nicht wieder zum Vorschein. Der Kapitän und Kanonier wurden wachend ermordet. Den folgenden Tag stieß der Serang, indem er den Malaien, der an der Hand vom Kapitän verwundet war, verband, ihn nieder, bemächtigte sich des Laskars, und brachte die Schnau mit einiger Mannschaft, die gerade aus dem Hafen Baß an Bord kam, nach Queda zurück. 1784 forderte ich vom Könige Ersatz für das Fahrzeug und die Ladung, die 5000 Pfund Sterling werth war. Ich konnte aber nichts ausrichten, da ich blos eine Vollmacht von den Eigenthümern und kein Schreiben von der Regierung in Bengal hatte. Was nachher geschehn ist, weiß ich nicht.

Im August 1782 lernte ich Kapitän Cossan nnen, da wir beide unsre Schiffe auf dem Flusse

von

von Queda kalfaterten. Ich erfuhr, daß der Malaie, zu Osjan Seilang, wo er wahrscheinlich ein Bubenstück verübt hatte, an Bord genommen war. Den Laskar ließ der Minister, Dschemmel, wahrscheinlich entwischen, und überhaupt kann man vermuthen, daß alles eine zu Queda abgeredete Karte war, da die Mannschaft von Baß unstreitig auf ein gewisses gegebenes Zeichen an Bord kam. Ich erfuhr diese Umstände zu Kalkutta von einem malaiischen Mädchen des armen Overbury, der Dschemmel kaum ihre Kleidungsstücke verabfolgen ließ. Overbury war den Mast heraufgeklattert, von wo aus er vielleicht der Mannschaft Muth hätte zurufen können. Er ließ sich aber bethören, unter dem Versprechen, daß man ihm das Leben schenken wollte, herab zu steigen, und er ward niedergestoßen, so wie er das Verdeck erreichte. Hätte er der Mannschaft vom Verdeck Muth zugerufen, so würden diese sich vielleicht eher von ihrem Schrecken erholt haben. Auf jedem Fall giebt diese Geschichte einen Beweis von der Feigheit der Indostaner ab, da ein Serang und wenigstens zwanzig Laskaren am Bord waren.

1764 kam ich zum zweitenmahle nach Atschîn, und hatte die Ehre, dem Könige Mahomed Selim des Abends um acht Uhr vorgestellt zu werden. Ich hielt einige Stücke Waaren, etwa am Werthe vierzig Rupien, zum Geschenk in Bereitschaft, die in zwei

Packete mit einem gewöhnlichen Umschlage gebunden waren, den ich aber vorläufig gelb gefärbt hatte, da gelb hier so wie in Ssina und Mindanao die königliche Farbe ist. Um meine Schuh nicht ausziehn zu dürfen, wickelte ich um jeden ein Stück rothen Zeug, den ich mit einem Strumpfband von der nämlichen Farbe festband. Der Audienzsaal (Ruma bitscharro) war ungefähr sechszig Fuß lang und zwanzig Fuß breit, von Steinen gebaut und mit einem steinernen Fußboden. Am andern Ende, das mit Teppichen belegt war, hing ein prächtiges von Gold gewirktes Tuch, ungefähr funfzehn Fuß im Gevierte, welches bis auf drei Fuß auf den Boden herabhing. Es waren etwa zwanzig schön gekleidete Personen im Zimmer, worunter sich Orangkaien und ein ehrwürdiger Kaliph befanden, die alle ihre Pantoffeln aussen hatten stehn lassen. Ich begrüßte die Gesellschaft, als ich hineintrat. Zwei Sipoien standen an der Thür, ungefähr wie unsre bewafnet und gekleidet. In ungefähr zwei Minuten ward der Vorhang aufgezogen, auf die nämliche Art wie der Vorhang in einem Schauspielhause, und wir alle verneigten uns tief gegen den König, der mich gleich ins Auge faßte. Meine beiden Bedienten mußten auf Befehl des Schabanders mit dem Geschenk herantreten, das sie in die Höhe hielten, mit einer tiefen Verneigung einem von dem Gefolge des

Königs

Königs übergaben, und sich darauf entfernten. Der König saß in einer in der Mauer angebrachten Nische in einem Armsessel, mit übereinandergeschlagenen Beinen ohne Pantoffeln, die in der Nische bei ihm standen. Er hatte ein Gewand von weissen Mußelin, und über demselben ein Kleid von Silberbrokat an. Sein Turban war sehr klein, und bestand aus einem Stücke Mußelin mit goldnen Blumen, das an den Enden mit einem halben Knoten um den Kopf gebunden und mit einigen Juwelen geziert war. Er hatte ein hübsches Gesicht, für einen Malaien eine etwas helle Farbe, und schien ungefähr vierzig Jahr alt zu sein. Nahe an seinem Stuhle saßen zwei ältliche Frauenzimmer auf dem Boden, mit niedergeschlagenen Augen. Der Boden der Nische war ungefähr fünf Fuß höher, als der Saal, worin die Gesellschaft sich befand. Sie ward durch zwei große rothgefärbte Wachslichter erleuchtet, fast wie dies in katholischen Kirchen geschieht. Den Saal selbst erleuchteten herabhängende Lampen, worin Oel brannte.

Als meine Geschenke überliefert waren, begegnete ich dem Blicke des Königs und machte ihm eine zweite tiefe Verbeugung. Er sprach gleich mit dem Schabander, der mich durch den Dolmetscher fragen ließ, woher ich käme. Ich antwortete dem König geradezu auf malaiisch, worauf mich der Scha-

bander leise beim Aermel zog, und ein Zeichen des Misfallens gab, woran ich mich aber nicht kehrte. Der König lächelte, und schien gar nicht unzufrieden zu sein. Ich hatte darauf eine Unterredung mit dem Könige selbst von länger als einer Viertelstunde, der mir verschiedne passende Fragen über Madras, Bengalen und Benkulen vorlegte, und sich vorzüglich erkundigte, nach welchen Gegenden der Insel Sumatra (Pulo Purtscha) ich gesegelt wäre. Ich beurlaubte mich darauf nach einem Winke vom Schabander, der vermuthlich ein Zeichen bekam, und ging ohne mich umzukehren aus dem Saale zurück. Es saß niemand im Saal, auch sah ich weder Stuhl noch Bank darin. Die Gesellschaft machte mir höflich Platz, als ich zurück ging. Indem ich aus dem Zimmer trat, machte ich dem Könige, dessen Augen ich begegnete, noch eine tiefe Verneigung. Den Tag darauf ward mir ein Stier nebst einigen Früchten zum Geschenk geschickt.

Zwei Tage nachher segelte ich nach Nattal, nachdem ich dem Schabander und Abraham einige Kleinigkeiten geschenkt hatte.

Im Jahre 1772 mußte ich in der Schnau Lokonia Herrn Giles Holloway, Residenten zu Tappanuly, nach Atschin bringen, wohin er von der Regierung zu Benkulen mit einem Briefe und Geschenken gesandt ward, um vom Könige die Erlaubniß

zu

zu einer Niederlassung zu erhalten. Ich begleitete ihn wegen einer Unpäslichkeit nicht zu seiner Audienz, und kam auch in der Folge nicht in den Palast, da sein Auftrag keinen Erfolg zu haben schien. Es herrschten damahls große Unruhen zu Atschîn, und die Mißvergnügten näherten sich in der Nacht oft dem Palaste. Herr Gowen Harrah, von Kuddalore, war damals Befehlshaber der königlichen Sipoien. Ich sah eines Tages, daß er ihnen ihren Sold in Goldstaub zuwog. Jeder erhielt zwei Mayans, etwa acht Rupien, an Monat Sold. Er erzählte mir, daß er oft ganze Nächte wachen müßte, da seine Sipoien sehr schläfrig wären. Da Herr Holloway nichts ausrichten konnte, so brachte ich ihn nach Tappanuly zurück, und segelte nach Fort Marlborough.

Als ich von meiner Reise nach Neu-Guinea nach Fort Marlborough zurückkehrte, legte ich 1775 zu Atschîn an. Der König befand sich so schlecht, daß er keine Fremde vor sich ließ. Mein alter Freund Abraham ließ mich durch den neuen Schabander Pösally dem König empfehlen, der mir eine höfliche Antwort gab. Ich verließ darauf mein Schiff und selgelte mit Herrn Palmer die Küste hinab, und nahmen im Hafen Siddo Wasser ein, wo wir nahe an den Felsen auf vier Klafter guten Ankergrund fanden.

1784 war ich wieder zu Atschîn und hatte bei dem Könige Ula Odien Audienz, beinahe mit den nämlichen Feierlichkeiten als bei seinem Vater vor zwanzig Jahren. Er war auf Reisen gewesen und sprach malaiisch, portugisisch und französisch. Er kam auf folgende Art zu diesen und seinen übrigen Kenntnissen, wie ich von Abraham und andern erfuhr.

Bei Lebzeiten seines Vaters mußte er eine Reise nach Mekka und Medinah zum Grabe des Propheten machen. Unterwegs ward das Fahrzeug an die Insel Mauritius getrieben, und mußte wegen Wassermangel daselbst anlegen. Odien gab sich für einen Verwandten des Königs von Atschîn aus, und fand Gelegenheit, im Zeughause die Kunst, Kanonen und Granaten giessen zu lernen. Man kannte zwar diese Kunst auf Atschîn schon lange, aber bei weitem nicht in der Vollkommenheit. Er blieb über einen Monat auf Isle de France. 1784 erzählte er mir selbst von seinem dortigen Aufenthalte, und zeigte mir eine Granate, die er selbst gegossen hatte und 7 bis 8 Zoll im Durchmesser hielt. Voila, sagte er französisch zu mir, cassez la. Ich warf sie auf den Fußboden, der nicht mit dem Teppich bedeckt war, und sie sprang in Stücken. Er ließ darauf zwei kleine Feldstücke hereinbringen, wovon eines Speichen- und das andre dünne Walzenräder hatte, und

fragte

fragte mich, welche Lavetten ich für die besten hielte. Ich zog die mit Speichenrädern vor, worauf der König lachte und sagte, daß ich mich irrte. Ich bedachte mich einen Augenblick, und da ich fand, daß er einigermaaßen Recht hatte, so antwortete ich, ja in einem bergichten Lande, wie die Gegend von Atschîu, hätten die Walzenräder, aber in einem flachen Lande, wie Indostan, die Speichenräder den Vorzug, welches sich der König gern gefallen ließ. Als ich den König nach einigen Tagen wieder besuchte, zeigte er mir zwei große metallene Mörser, die unser König Jakob einem seiner Vorfahren geschickt hatte, und eine Menge metallene Kanonen von verschiedner Größe und von verschiednen Nationen, die aber unordentlich durch einander lagen. Auf dem Wege vom Fluß nach dem Palastthore bemerkte ich an mehreren Stellen aufgerichtete Kanonenknöpfe. Da der Boden hier sehr morastig ist, so mögen nahe beim Palaste noch viele andre liegen, die man nie wieder zum Vorschein bringen wird. Die Atschînen kaufen gewöhnlich kleine leichte Kanonen, die sie auf ihren Schiffen anbringen, da nicht leicht ein atschînsches oder malaiisches Schiff unbewafnet fährt. Am Flusse selbst liegen verschiedne große vom Rost zerfressene eiserne Kanonen auf verfallenen Laveten, die wenigstens Unwissenden Schrecken einflößen konnten.

Die Atschinen sind im Nothfall recht gute Mechaniker, und kennen den Gebrauch von Winden, Schrauben und Flaschenzügen vollkommen. Maschinen, schwere Kanonen oder Schiffe aufzuwinden, dienen blos zu der jedesmaligen Gelegenheit. Nachher wirft man sie hin, wie zu Magindano, und läßt sie verfaulen. Es herrscht in allen mohrischen Staaten eine gewisse Art von Trägheit, die wahrscheinlich von ihrem Glauben an ein unbedingtes Schicksal herrührt, der für unthätige Leute äusserst bequem ist. Ich schickte dem Könige ein Exemplar von meiner Reise nach Neu-Guinea, woraus ich vorher viele Karten Posalty und Abraham erklärt hatte. Ich schickte zugleich eine gewöhnliche Weltkarte in Ermangelung einer bessern mit. Der König ließ mich zwei Tage darauf zu sich rufen. Ich unterhielt mich mit ihn in einem Zimmer hinter dem Audienzsaale, in welches ich vermittelst einer Leiter herauf stieg. Ich mußte mich auf einer Matte setzen, auf welcher der König ebenfalls auf einem ausgebreiteten Teppich saß. Er erkundigte sich sehr nach der Genealogie der molukkischen Prinzen, deren gedruckte Stammtafel er in einem Buche vor sich hatte, und that darauf noch viele Fragen wegen Europa und (Nigri Cling) Indostan an mich. Der König sprach mit einem rauhen harten Tone, der den Atschinen eigen ist, und sie von allen übrigen Malaien unterscheidet.

Da

Da der König wußte, daß ich seinen Vater verschiedentlich meine Aufwartung gemacht hatte, und überhaupt viel in malaiischen Gegenden gereist war, so bat er mich, oft zu ihm zu kommen, um mit ihm zu plaudern, welches ich auch verschiedentlich that. Ich nahm ihm einmal einen Theil von Voltairens Werken mit, und las ihm einige Stellen daraus vor. Der König bat sich das Buch aus, vermuthlich kannte er aber die lateinischen Buchstaben nicht. Die arabisch geschriebenen Namen der molukkischen Prinzen in meinem Werke las er aber mit großer Leichtigkeit, da die Atschîner und Malaien sich derselben im Schreiben bedienen. Im Sprechen mischte der König oft französisch und portugisisch durch einander.

Wenn ich in den Palast ging, fand ich gewöhnlich Posally, zuweilen auch Abraham. Nie sah ich jemand in des Königs Gegenwart sitzen. Auch ich setzte mich nie, als auf ausdrücklichen Befehl, und dann mit ausgezogenen Schuhen und so viel als möglich einwärts gebogenen Füßen; zuweilen blies ich auf des Königs Verlangen auf der Flöte, woran er viel Vergnügen zu finden schien.

Drei oder vier Tage vor meiner Abreise machte mir Posally kund, daß der König mir die Ehre erzeigen würde, mich zum Ritter des goldnen Schwerdtes (Orang caio derry piddang mas) zu ernennen. Es gab etwa zehn bis zwölf solcher inländischen Ritter,

wor=

worunter ein Verschnittner befindlich war, der beim Zollhause eine Bedienung hatte. Diesen Mann sah ich mit seinem Ordenszeichen gehn. Zwei Schottländer, Kapitain Duglas Richardson und Kapitän Robert Smart, hatten vor mir schon diesen Orden erhalten. Als Posally mir die gnädige Gesinnung des Königs kund machte, mußte ich meinen Namen aufschreiben, welches ich in großen Buchstaben that. Ich ließ ihn diese aussprechen, worauf er meinen Namen selbst in arabischen Buchstaben niederschrieb, um ihn dem Goldschmidt zu geben. Einige Tage darauf hohlte mich ein Unteroffizier der Sipoien nach dem Palast, wohin mich Posally des Abends um acht Uhr begleitete. Der König saß in seiner Nische, unterhielt sich etwas mit seinen unten befindlichen Hofleuten, und sprach darauf atschînisch mit Posally, der auf mich zutrat, und mir eine kleine goldne Kette, an welcher das goldne Ehrenzeichen befestigt war, über den Kopf um den Hals hing. Auf dem Ordenszeichen waren einige arabische Buchstaben in Filagrane und ein gewundner Dolch in erhabner Arbeit. Ich verneigte mich gegen den König, der mir zulächelte, und gegen die Hofleute, die mir mit einer Verneigung und beiden an den Kopf in die Höhe gehaltenen Händen dankten. Den folgenden Tag erhielt ich einen jungen Stier, zwei zerlegte Ziegen, und eine Menge vortreflicher Früchte

zum

zum Geschenk, wofür ich dem Könige zwei Stücken gelben ßinesischen geblümten Damast, ein Dutzend Flaschen mit Räuchwerk und verschiedne Abdrücke von der Genealogie der Könige von Magindano und von der Hochzeit zu Magindano zurückschickte. Posally schenkte ich ein Paar Pistolen, die ihm sehr zu gefallen schienen, und Abraham gab ich einige Kleinigkeiten, die ihm und seinen Hausgenossen nützlich sein konnten.

Der jezige König, Sultan Uladeine, war nach seinem Oheim genannt, der sich zu Guvernör Morse Zeiten in Madras und nachher zu Tappanuly aufhielt und gut englisch sprach. Sultan Uladeine war ungefähr fünf und zwanzig Jahr alt, und von hellerer Farbe, als die Atschîner gewöhnlich zu haben pflegen. Er hatte ein feines gefälliges Wesen, und sprach sehr schnell. Er schien durch seine französische Erziehung, worauf er sehr groß zu thun schien, etwas gewonnen zu haben. Mit mir sprach er größtentheils französisch, zuweilen malaiisch. Seine Hofleute antworteten malaiisch, wenn er sie zuerst darin anredete. Posally, sein Schabander, war ungefähr von einem Alter, und sehr bei ihm in Gnaden. Ich habe oft gehört, daß Leute vor seinem Hause ihm ihr Anliegen malaiisch vortrugen. Wenn er sich genöthigt sah, ihnen eine abschlägige Antwort

wort zu geben, so that er dies auf eine so feine Art, daß jedermann fast immer vergnügt von ihm ging.

Selbst der jezige König, von dem jedermann gutes sprach, konnte seinen Unterthanen nicht ganz trauen, und hatte deswegen immer eine Wache von Sipoien um sich. Posally und Abraham gaben dies blos für eine eingeführte Gewohnheit aus, andre sagten aber deutlich, daß die Könige von Atschîn sich ehemals vor ihren Edelleuten fürchteten. Sie waren zu fein, zu sagen, daß dies noch jezt der Fall war. Aus dieser Ursache kann man sich auch erklären, warum man vermittelst einer Leiter in die Hinterzimmer stieg, die auch nur die gewöhnliche Größe der Zimmer in Häusern von Standespersonen hatten. Ich ging nie um den Palast herum, aus Furcht, daß man es für Beleidigung nehmen mögte, da alles ein so armseliges Ansehn hatte. Allein ich sah genug davon, um von seiner ehemaligen ungeheuren Größe urtheilen zu können. An vielen Stellen sah man weitläuftige Ruinen, und hin und wieder ragten Balkenspitzen aus dem Schutt von längst verfallenen Mauren hervor. Die Ruinen der Mauren waren mit Büschen bewachsen, und wurden von ehrwürdigen Bäumen und hohen Bambusen überschattet.

Der jezige König suchte seine Unterthanen so viel als möglich aufzuklären, und Kenntnisse unter seine

zahl=

zahlreicher Priester zu verbreiten, die hier weit häufiger sind, als in irgend einem Staate auf Sumatra. Die geringen Unkosten, die eine Reise nach Mekka erfordert, bewegt viele, Tuan Hadschie und Tuan Imume zu werden, welches ihnen immer ein ehrwürdiges Ansehn giebt. Ausserdem kömmt nicht leicht ein Tuan Hadschin an den Bettelstab. Auf meiner Reise nach Neu-Guinea sah ich oft, wie viel Achtung man für meinen Reisegefährten, Ismael Tuan Hadschin, hatte, weil er in Mekka gewesen war, und einen großen Turban und lange weite Aermeln trug.

Zu Atschîn bedient man sich auf Reisen der Pferde und zahmen Elefanten. Wilde Elefanten giebt es überall auf Sumatra in solcher Menge, daß sie auf den Reis- und Plantagenfeldern oft großen Schaden thun. Ich sah verschiedne Elefanten des Königs alle Morgen regelmäßig zur Schwemme führen, wobei sie mit ihren großen Ohren sich die Fliegen abwedelten. Der König hielt ungefähr zehn Stück in verschiednen Gegenden von Atschîn. An Festtagen sollen sie alle prächtig geschmückt werden.

Die hiesigen Moskeen sind zahlreich, aber klein, daß sie kaum über funfzig Personen fassen können. Sie liegen in den Dörfern zerstreut, man kann sie aber daran gleich unterscheiden, daß sie mit Kalk geweißt sind. Es sind viele Geistliche, Tuan Hadschie

und Tuan Imume und bei jeder zwei bis drei Kaliphen angesezt, die zuweilen auch Kadie genannt werden.

Strafen sind zu Atschîn im Verhältniß gegen die Verbrechen sehr hart. Auf dem Markte traf ich viele Betler und andre an, denen die rechte Hand abgehauen war. Andre hatten wegen wiederhohlter Verbrechen auch den linken Fuß verlohren. Wenn ein Feuer in einem Hause ausbricht, so wird der Bewohner desselben strenge bestraft. Als Kommandör Beaulieu hier war, brach ein Feuer aus, in welchem in einer Stunde 260 Häuser in Asche verwandelt wurden. Der König ließ die Frau, in deren Hause es entstand, lebendig spießen. Die Strafe des Ehebruchs, deren Herr Marsden erwähnt, verhält sich völlig so, als er sie angiebt, und sie wird sogar auf den Verführer eines Mädchens ausgedehnt. Der Verbrecher wird auf eine große Ebene geführt, und von den Freunden und Verwandten des beleidigten Theils umringt. Einer von seinen Freunden reicht ihm einen großen Säbel, und wenn er sich damit durchhauen kann, so ist er von aller fernern Strafe frei. Gewöhnlich wird er aber gleich in Stücken zerhauen. Ein englischer Landeskapitän erzählte mir, daß einige Atschîner ihn um einen guten Schützen gebeten hätten, um einen Verbrecher dieser Art von einem hohen Kokosbaum, auf welchen er sich geflüchtet hatte, herunter

zu

zu schiessen. Allein der Kapitän lehnte dies Ansinnen sehr klug von sich ab.

Die Atschîner haben eine dunklere Farbe, als die südlichern Einwohner auf Sumatra. Sie sind auch weit verschlagener und heimtükischer, als diese. Unter allen asiatischen Völkern sind sie, meines Wissens, am meisten zur Falschheit und Verrätherei aufgelegt. An Schlauigkeit und Geschicklichkeit in Geschäften kommen sie den Bugessen auf Celebes am nächsten, allein diese besitzen weit mehr Muth und wahres Ehrgefühl. Zu Kommandör Beaulieus Zeiten gab es hier Ssinesen, allein ich fand keine mehr, da die eifrigen Tschulien nichts für sie zu verdienen übrig lassen.

Ich muß hier noch anführen, daß ich Herrn Marsdens Beschreibung von Sumatra äusserst genau und richtig befunden habe. Von allen mir bekannten Europäern besaß er die größte Kenntniß in der malaiischen Sprache.

Als der französische Admiral, Herr von Suffrein, 1782 hier war, um Erfrischungen einzunehmen, kam er in einem kleinen Boote an die Stadt, allein dem Könige konnte er nicht vorgestellt werden, ungeachtet er es wünschte. Die Ursache war nach Posally Angabe, der Verlust eines kleinen Kindes, worüber der König so niedergeschlagen war, daß er niemand vor sich ließ; eigentlich aber fürchtete man, daß der französische Admiral es sich nicht gefallen

STAATSBIBLIOTHEK BAMBERG

lassen würde, die Schuh auszuziehn, welches doch eine unumgänglich nothwendige Zerimonie ist, wenn man bei dem Könige zur Audienz kommt.

Ein malaiisches Lied, nebst der Uebersetzung.

Anghin bi dintschin, Utschin bi dschattu.
  Der Wind ist kalt, der Regen fällt.
Ssio bi nanti, ma na po teida da tang.
  Ich warte noch, warum kommst du nicht?
A po salla summo. Ssio, Ssio, Ssio.
  Was hab ich verbrochen. ich, ich, ich.
A te rindo. Tschiato ssio.
  Mein Herz bricht, du bist meine Geliebte.
Dschangan pit tscha, A te rindo
  Zerreiß nicht ein Herz, das gebrochen ist.
Ssio bi nanti, lamo bi nanti.
  Ich warte, lange warte ich.
Anghin bi dintschin, Utschin bi dschattu.
  Der Wind ist kalt, der Regen fällt.
Ssio bi nanti, nanti lamo.
  Ich warte, warte lange.
Tappi camo, teida da tang.
  Aber du, kommst nicht.

Ueber die Fahrt längst den Küsten von Sumatra.

In der suratschen Durchfahrt, die nicht über 450 Fuß breit ist, läuft die Fluth sehr stark. Die eigentlich enge Durchfahrt hat beinahe gar keine Länge, indem sie sich gleich erweitert. Das Ufer am festen Lande von Sumatra ist sehr hoch und steil. In der Durchfahrt selbst, welche die Einwohner sehr passend Pintu, Thor, nennen, giebt es keinen Ankergrund, aber gleich hinter derselben. Die Durchfahrt Sedra ist viel weiter, aber man findet schlechte Ankerstellen und eine Sandbank darin, die aber auf der seichtesten Stelle fünf Klafter Tiefe hat. Schiffe müssen sich durchlotsen lassen, bis diese Durchfahrt genauer bekannt wird. Der Hafen Siddo ist klein, und ein Schiff hat in demselben auf vier Klaftern schlammichten Ankergrund nur wenig Spielraum. Bei der Fluth liegen die Korallenfelsen unter Wasser. Man kann hier gutes Wasser und Erfrischungen einnehmen, und das Schiff kann ausserhalb des Pantoffelfelsens und Zuckerhutberges auf einer sehr sichern Rhede liegen. Zwischen dem Hafen Siddo und der

Königsspitze liegt die Königsbucht, in welcher es überall guten Ankergrund giebt. An derselben liegen folgende Negereien (Ortschaften); Lunga von vier Moskeen und 300 Häusern; Roas mit zwei Moskeen und 200 Häusern; Siddo von sechszehn Häusern; Leias von dreissig Häusern; Lapuan von 300 und Telinga von 400 Häusern.

Siddo war die einzige von diesen Ortschaften, wo ich ans Land stieg. In europäischen Händen würde es bald ein beträchtlicher Ort werden, allein da die Malaien keine große Fahrzeuge haben, so achten sie keinen Hafen ohne Fluß, da sie als Mahumedaner sich häufig in süßem Wasser baden müssen. Es sollen in diesem Meerbusen verschiedne Flüsse fallen, in welche sie mit ihren Prauen kommen können. Vermuthlich liegen die erwähnten Negereien daran. Am Ende der Bucht liegt eine niedrige Landzunge, die sie von der Rhede von Atschîn trennt. Diese Landenge ist mit Kokosbäumen bepflanzt, und überhaupt scheint das Land umher gut angebaut zu sein.

Wenn man aus dem Hafen Siddo segelt, kömmt man bei zwei Buchten vorbei, die auch ziemlich das Ansehn von Hafen haben. Man fährt darauf bei der Sattelinsel vorbei, wo es schlechten sandichten und felsichten Ankergrund giebt. Etwas jenseits der Sattelinsel erblickt man den ßinesischen Hutberg, der

vom festen Lande getrennt zu sein scheint, darauf kömmt man einen niedrigen etwa zwölf Meilen langen Strich, und hinter demselben eine hohe Landspitze, nebst einem etwa eine Meile davon gelegenen Berg und endlich Browne Felsen vorbei, wo es wieder ungleiche Tiefen und mislichen Ankergrund giebt. Ich schickte einmal das kleine Boot hinter eine kleine Insel in der Bucht, um guten Ankergrund zu suchen, es konnte aber keinen finden. Weiter hin kömmt man eine kleine beholzte Insel, die auf rothen Korallenfelsen ruht, vorbei, und darauf an die Kokosinsel, die einen Ueberfluß an Kokosbäumen hat, und am südlichen Ende sich almählig erhebt. Ungefähr Süd gen Osten liegt die Mützeninsel, wo der schlechte Ankergrund aufhört und schöner schlammichter Grund anfängt, der sich weit längst der Küste fort erstreckt. O. N. O. von der Mützeninsel liegt der gespaltene Berg, der einen merkwürdigen Anblick macht.

Nalabu liegt unter 4 Gr. 12 M. NBr., und kann an einem Walde von Kokosbäumen erkannt werden. Der Hafen Susu liegt einige Seemeilen S. O. von Nalabu. Die Entfernung waldichter Gegenden läßt sich nie genau angeben. Ich lag einmahl vor dem Hafen Susu, als ich Herrn Holloway in der Schnau Lukonia nach Tappanuly brachte, und wir gingen des Nachmittags um 3 Uhr mit dem

Boote ab, um diesen Hafen zu untersuchen. Wir glaubten nach der scheinbaren Entfernung der Bäume auf den Niederung, daß wir das Ufer bald erreichen würden, allein wir betrogen uns so sehr in der Entfernung, daß es fast dunkel war, ehe wir ans Ufer kamen. Es lagen einige Prauen in der Bucht, um welche wir herum ruderten, allein wir gingen gleich mit dem Landwinde an Bord zurück, da wir wegen der Dunkelheit unsrer Lage nicht trauen konnten. Der hiesige Hafen soll sehr gut sein, ich kann aber nichts mit Gewißheit darüber bestimmen. Ich konnte selbst nicht einmal seine Breite beobachten. Von hier ab giebt es bis auf eine große Entfernung von der Küste vortreflichen Ankergrund.

Wenn man von Susu südwärts segelt, kömmt man unter 3 Gr. 36 Min. NBr. bei zwei flachen Landspitzen, und weiter hin unter 2 Gr. 50 M. bei der Spitze **Labuhn** vorbei. Den ganzen Strich hat man guten schlammichten Ankergrund und acht Meilen von der Küste noch zwanzig Klafter Tiefe. Nahe bei dieser Spitze liegen drei kleine Inseln; zwei davon sind vermuthlich die Pulo Duo (zwei Inseln) der Malaien, hinter welchen es einen guten Hafen geben soll. Südwestwärts vor der Spitze Labuhn liegt die Spitze von **Pulo Bania** (vielen Inseln) und von dieser S. O. ½ O. die kleine, niedrige und beholzte **Durchfahrtinsel.**

Einige Meilen nordwestwärts von dieser leztern und nicht völlig so weit südostwärts liegen zwei gefährliche Untiefen unter Wasser, auf welchen man kaum zwei Klafter Wasser hat.

Wenn man bei der Durchfahrtinsel vorbeigekommen ist, wozu viel Vorsicht erfordert wird, so kömmt man bald an die Mündung des Flusses Sinkel unter 2 Gr. NBr., den man bald an den hervorragenden Fichten erkennen kann. Dies ist bei weitem der größte Fluß auf der S. W. Küste von Sumatra, und geht über eine Monatsreise ins Land hinauf. Ungefähr fünf Tagreisen hinauf theilt er sich in zwei Arme, oder es vereinigen sich vielmehr zwei Flüsse zu Pomoko, (zwei Mündungen) nachdem sie eine große Strecke des Landes Batta durchströmt haben. Ungeachtet des langen Laufes dieses Flusses ist die Barre so seicht, daß lange so große Schiffe nicht darüber kommen können, als auf dem Flusse zu Atschîn. Hier lassen sich Malaien und Atschîner nieder, und kaufen allen Benzoin und Kampfer von den einfältigen wilden Battaern auf, denen sie eine große Furcht von den Gefahren zur See einzuflößen suchen. Ungefähr 14 Meilen ostwärts von Sinkel liegt der Hafen Liaga oder Biniega (Handel), wo der Obersteuermann von der Orangetree-Schaluppe unter Kapitän Duggin von einem Atschîner ermordet ward. Allein der Kapitän

und seine Leute tödteten einige von den Mördern, zwangen die übrigen ins Meer zu springen und retteten das Schiff. Wenn man aus dem Meerbusen Liaga wegsegelt, muß man sich vor der Vogelinsel hüten, wo das ostindische Schiff Experiment 1772 verunglückte. Sie liegt sechs Meilen nordwärts von Pulo Lukotta, einer flachen beholzten Insel. Ostwärts von der Vogelinsel giebt es sehr ungleichen felsichten Ankergrund. Die Insel Masular mit ihrem Wasserfalle sind hier merkwürdig. Innerhalb der Insel ist die Fahrt sicher; man hat durchgehends 17 bis 20 Klafter auf schlammichten Ankergrund.

Gegen Masular über auf dem festen Lande liegt der Hafen Tappanuly und eine englische Niederlassung auf der kleinen Insel Puhntschin, auf welcher man Weinreben gepflanzt hat, die sehr gut fortkommen. Wahrscheinlich würde dies in mehrern Gegenden von Sumatra der Fall sein, wenn man gehörige Versuche machte. Die Niederlassung liegt zwar auf einer kleinen sandichten Insel, welche der Wind gut bestreichen kann, ist aber doch zu Zeiten sehr ungesund. Die Ursache ist unbekannt, da auch das Wasser ziemlich gut ist, und ausserdem oft vortrefliches Wasser vom festen Lande geholt wird, wo man es mit der größten Bequemlichkeit durch ein Bambusrohr aus der Quelle in ein Boot leiten kann.

Hier

Hier werden Benzoin, Kampfer und Masten von den Bataern gegen Salz von Madras, blaue Zeuge, Eisen und Stahl eingetauscht.

Wenn man südwärts von Tappanuly segeln will, so kann man sich sicher nach Karten richten, die Herr Dunn *) nach französischen zeichnen lassen und herausgegeben hat. In der Straße zwischen Masular und dem festen Lande, die etwa funfzehn Meilen lang sein mag, giebt es überall vortreflichen Ankergrund. Ein Schiff kann sich dicht vor den Wasserfall legen, der in der Nähe lange nicht so beträchtlich ist, als er in der Ferne zu sein scheint. Eine kleine Menge Wasser, die sich wenigstens drei bis vierhundert Fuß einen beinahe senkrechten Felsen herabstürzt, macht in der Ferne einen prächtigen Anblick, allein ihre Gewalt ist so geringe, daß ein Mensch sicher einen Eimer darunter halten kann. Gleich nach dem Regen wird dieser Wasserfall aber wahrscheinlich etwas beträchtlicher sein. Schiffe können hier mit äusserster Bequemlichkeit Wasser einnehmen. In der Ferne sieht dieser Wasserfall wie ein weisser Schwanz an einem schwarzen Pferde aus.

Ehe man von Tappanuly ab den Zuckerhut erreicht, sieht man das hohe Land von Natahl, welches

*) Kapitän Macdonnald wird bald eine besondre Uebersicht von der Küste von Sumatra liefern. Einige Karten, die ich gesehn habe, gefielen mir sehr.

ches nächst dem Berge Ophie die höchste Gegend an der Küste ist. Nahe beim Berge Natahl liegt eine Rhede, die nur seicht ist, aber guten Ankergrund hat. Die Spitze Natahl liegt S. S. O. und das äußere Ende der Insel Tammong S. ½ O. Hinter Tammong liegt ein guter Hafen und die Fahrt dahin von der Rhede Natahl ist sehr sicher. Einige kleine Untiefen abgerechnet, gilt dies auch von der südlichen Oefnung des Hafens. Auf der Rhede Natahl liegt ein Fahrzeug bei starkem Westwinde nicht sicher, auf fünf Klafter. Auf sechs Klafter hat es schon mehr Spielraum, um unter das Ufer unter dem Winde zu kommen. Doch muß es sich immer iu Bereitschaft halten, hinter Tammong zu gehn. Nahe bei der Rhede Natahl liegt eine Sandbank, auf welcher 1771 das reich mit seidnen Zeugen beladene Schiff Schaftsbrook von Bombay verunglückte. Hinter der Insel Aierbongu, wo die Holländer ehemals eine Niederlassung hatten, liegen Schiffe auch sehr sicher. Die Berge machen in dieser Gegend einen sehr angenehmen Anblick, da viele davon mit Gras (lallang) bedeckt sind. Ein seltner Anblick in malaiischen Gegenden, wo Holz fast überall den Boden bedeckt. Wenn man weiter S. O. fährt, und Pulo Batta, das Pintschee der Malaien, und drei kleine Inseln südwärts liegen läßt, so findet man hinter den Tiku- und Priamaninseln

inseln vortrefliche Ankerstellen für die größten Schiffe. Es giebt hier auch Lebensmittel im Ueberflusse, welches überall bei den guten Polizeianstalten in den holländischen Niederlassungen der Fall ist. Weiter hin kömmt man den Berg Ophir, den höchsten auf der Küste, vorbei. Er hat eine kegelförmige Gestalt, und zwei bis drei Meilen senkrechte Höhe. Von der Insel Tudschu (die siebente Insel, weil es die siebente nordwärts vom Berge Padang ist) liegt das Vorgebirge Padang S. gen O. ungefähr acht bis zehn Meilen. Wenn man auf die Rhede bei demselben fährt, so läßt man die Insel Pisang zur linken Hand liegen. Es sind hier vortrefliche Erfrischungen und zwar sehr wohlfeil zu bekommen. Von Padang ab steurt man entweder ausserhalb Marra und Pergama oder durch die Straße, in welcher es aber nicht durchgehends guten Ankergrund giebt. Hier liegt auf dem festen Lande ein vortreflicher Hafen, den Kapitän Macdonald aufgenommen hat. Viele Schiffe segeln ausserhalb der Inseln vorbei, und steuern auf Pulo Sinko, eine holländische Niederlassung, auf einer kleinen Insel zu, hinter welcher, nahe bei der malaiischen Stadt Saleida, es einen Hafen giebt. Auf der Insel liegt ein kleiner Berg. Indem man auf Pulo Sinko zusegelt, läßt man Pulo Baby Kotschil und Pulo Baby

Basar zur linken Hand liegen. Auf dem ganzen Wege ist guter Ankergrund. Zwischen den Inseln Baby (Schweineinseln) und Pulo Sinko bleibt eine kleine mit Buschwerk bewachsene Insel linker Hand liegen. Eben dieses gilt von Pulo Sinko selbst, bei welcher ein großes Schiff sich dicht an einen Steindamm legen kann. Weiter hin liegt Pulo Aur voller Kokosbäume, hinter welcher man vor N. W. Winden sicher liegt.

Zwischen Pulo Sinko und Fort Marlborough, oder Benkulen, ist, wenn man nordwärts segelt, die einzige sichere Stelle hinter der Insel Serenty, auf welcher es blos einige Büsche giebt. Sie ist wenig bekannt, läßt sich aber leicht unterscheiden. Sie nimmt an Größe zu, wie dies bei allen Inseln der Fall ist, die auf einem Korallengrunde ruhn. So wie sich die Zweige der Korallenfelsen ausdehnen, häuft sich Sand an, und bildet anfänglich eine Sandbank. Auf dieser schlagen Bäume almählig Wurzel, und machen endlich mehres Land daraus. Da ich diese Küste seit fünf und dreißig Jahren kenne, so habe ich bemerkt, daß verschiedene Inseln sehr anwuchsen, doch keine so sehr, als diese kleine Insel Serenty, die unter 1 Gr. 40 M. SBr. liegt. Man läßt alle diese Inseln zur linken Hand oder nach NW. liegen, um dem NW. Wellenschlage zu entgehen. SO. ¾ S. liegt von Serenty Insel

Udschong Râdschah (Königsspitze), und SW. ¾ W. Pulo Tellore (Eierinsel), die ein sandiges Ufer hat, und ehemahls häufig von Turteltauben besucht ward. Jezt wachsen blos Kokosbäume darauf.

Viele Landesschiffe, die diese sichre Rhede hinter der Insel Serenty nicht kannten, gingen bei starkem NW. und Wwinde nach Fort Marlborough zurück, ungeachtet sie schon so weit nordwärts gekommen waren. Man kann hier sehr bequem gutes Wasser einnehmen und 14 bis 15 Hühner für einen Thaler bekommen, da man zu Fort Marlborough 3 bis 4 so theuer bezahlen muß.

Südwärts von der Insel Serenty giebt es keinen Hafen, bis man an das Ratteninselbecken gegen Fort Marlborough über, oder Pulo Bay,*) nahe bei demselben kömmt. Allein wegen der ungesunden Lage, würde ich Schiffern blos rathen, bei Gefahr von NW. wieder auf eine kurze Zeit sich von der Rhede von Fort Marlborough dahin zu begeben.

Lang anhaltender Südostwind macht die Luft ungesund, selbst zu Fort Marlborough, indem er über einen großen Strich morastiges Land weht. Schiffe müssen daher, so bald es ihnen möglich ist, nach der Ratteninsel oder der Rhede bei Fort Marlborough zurückkehren. Vielleicht haben zuweilen Schiffe, die verschiedene Wochen im Pulobay lagen, während

*) Einem schönen Hafen.

rend der Zeit keinen Nachtheil gespürt; aber mir sind Fälle bekannt, da bald darauf bösartige Fieber ausbrachen, wozu sie den Samen entweder aus der ungesunden Luft oder dem Wasser mitgenommen hatten. Die Europäer und Laskaren leiden vorzüglich daran. Auf die Malaien hingegen scheint die schlechte Luft zu Pulo Bay keinen Einfluß zu haben, da sie daran gewöhnt sind.

Be=

Beschreibung der Insel Celebes.

Diese Insel wird von den Einwohnern und Malaien Niegri Oran Buggeſs (Land der bugeſsiſchen Männer) und zuweilen auch Tanna Macaſſar genannt. Sie liegt zwiſchen der großen Insel Borneo gegen Weſten, und den Inſeln Dſchilolo oder Halamahera, Uby, Seram und Amboyna gegen Oſten. Gegen Süden liegt Sal.yer, welches durch eine Straße davon getrennt wird, welche die Holländer Botſcheruhn nennen. Weiter nach Süden liegen Montſcheri, Timor, Sambowa. Montſcheri wird in unſern alten Karten das Land Flores genannt. Gegen Norden liegt ein ziemlich breites Meer, in welchem etwas gegen N. O. die zahlreichen Inſeln Sangir und gegen N. W. die Inſelhaufen von Sulu liegen. Celebes erſtreckt ſich von 6 Gr. 10 M. SBr. bis auf 2 Gr. NBr., und von 116 Gr. 40 M. bis auf 121 Gr. 40 M. der Länge. Ihre Geſtalt iſt ſehr unregelmäßig, und ihre Größe mag der von Grosbritannien beinahe

 gleich

gleich kommen. In Postlewaiths Lexikon ist eine Karte von Danville nachgestochen, und eine zweite ward 1791 von Herrn Robertson herausgegeben. Auf beiden finde ich keinen Fluß gezeichnet, und in den Breiten und Längen sind sie auch sehr verschieden.

Die folgende Beschreibung habe ich größtentheils vom Noquedah Inankie zu Queda 1782 erhalten. Er war ein Bugeß und aus Sambowa, einer bugessischen Pflanzstadt auf der Insel gleiches Namens gebürtig. Er war ein sehr vernünftiger Mann, der damals seinen Paduakan, ein Fahrzeug von vierzig Tonnen, auf dem Flusse ausbessern ließ. Seine Nachrichten stimmten mit denen vollkommen überein, die ich von andern Bugessen auf meinen häufigen indischen Reisen erhielt.

Es erstreckt sich ein Meerbusen von Süden aus tief in das Land hinein, den die Einwohner Schua (Sewa) und die Europäer den bugessischen Meerbusen nennen. Auch von N. O. läuft ein tiefer Meerbusen ins Land, der gewöhnlich der Meerbusen Tomini, und von einigen Garantellu oder Gunongtellu (Berghafen) genannt wird. Dieser Meerbusen erstreckt sich so weit von N. O. in die Insel hinein, daß die Landenge zwischen seinem Ende und der Westsee nur sehr schmal ist und eine Halbinsel bildet. Auf der Nordküste dieser Halbinsel liegt Manado und Fort Amsterdam, eine holländische Niederlassung,

wo

wo viel Gold gegen Opium und indostanische Stückgüter, vorzüglich blaue Zeuge, feine bengalische Rossae und Gummume, Eisen und Stahl eingekauft wird. Auf der S. O. Seite der Insel giebt es noch den Meerbusen Tolo, der aber nicht weit ins Land läuft. Dschilolo hat drei ähnliche Meerbusen, wie Celebes.

In der Straße, die diese Insel von Borneo trennt, liegt ein Haufen von dreizehn kleinen flachen Inseln, welche die Europäer die kleinen Paternosterinseln, die Malaien aber Pulo Balabatakan (Hinterinseln) nennen. Sie liegen näher an Borneo als an Celebes. Es giebt fahrbare Kanäle, aber schlechten Ankergrund zwischen denselben.

Ich war auf Pulo Ayr, (Wasserinsel,) eine von diesen Inseln, wo die Boodschue, welche auch oft Oranlaut (Seemänner) genannt werden, viel Seeschnecken auf einer Tiefe von acht bis zehn Klaftern samlen.*) Gegen den S. O. Monsun können Schiffe

*) Um diese Meerschnecken zu fangen, werden vier eiserne Gabeln gleichlaufend mit einander über zwei sechs bis neun Pfund schwere eiserne Kugeln, etwa zwölf bis vierzehn Zoll von einander, befestigt, an welche ein kleines starkes Seil gebunden ist. Die Schnecken räuchern sie in ihrem Boote, (einem Paduakan mit einem Dreifuß-Maste) auf welchem oft eine ganze Familie wohnt. Sie halten sich gewöhnlich auf der Seite unter dem Winde von der Insel, so wie der Monsun es mit sich bringt.

Schiffe nicht gut längst der Küste von Borneo ansegeln, und da diese hier niedrig ist, so giebt es nur wenig oder gar keinen Landwind zu der Jahrszeit. Auf der gegenüber liegenden Küste von Celebes, wo das Land hoch ist, findet man immer einen frischen Landwind des Nachts, und einen Seewind des Tags, mit welchen ein Schiff südwärts um Pulolaut herumsegeln, und so weiter nach Batavia und Europa kommen kann. Das Klima von Celebes ist sehr gemäßigt. Starke Hitze findet hier nicht statt, da das Land voller Berge, Hügel und Thäler und stark beholzt ist. Durch die ins Land eindringenden Meerbusen verbreitet sich ein kühler Wind über die ganze Insel, so daß es hier nie so heiß wird, als man nach der niedern Breite vermuthen sollte. Die Bevölkerung ist ungefähr so stark, als auf Java, wo die Holländer starke Besitzungen haben. Die Zahl der Einwohner kann sich auf zwei bis drei Millionen belaufen. Celebes hat drei Flüsse; Tschinrana, der beträchtlichste darunter, entspringt im Lande Wartschu, läuft durch Lony, und ergießt sich mit verschiednen Armen in den Meerbusen Schua auf der Westküste. Europäische Schiffe können eine beträchtliche Strecke hinaufsegeln, da er einen schlammichten Boden hat. Der zweite Fluß Bole hat drei Klafter Tiefe auf seiner Barre. Er ergießt sich nach einem reissenden schlängelnden Laufe zu Bole

auf der Nordküste der Insel ins Meer. Da er blos auf die Halbinsel Palos eingeschränkt ist, so kann er nicht sehr groß sein, und hat viele seichte Stellen. Der dritte Fluß, Dsjan Pandan, fällt auf der Westküste der Insel, eine beträchtliche Strecke südwärts von Makassar ins Meer. In der Mündung desselben liegt die Insel Sampang Dschawa, wovon der Fluß auch oft den Namen führt. Er durchströmmt das Land Goa.

Celebes besteht aus sechs Abtheilungen, wovon fast eine jede ihre besondre Regierungsverfassung hat. Alle haben darin viel vom Lehnsystem.

Goa ist die älteste und liegt auf der W. und S. W. Küste der Insel, wo Makassar, der Sitz der holländischen Regierung, befindlich ist. Sie haben hier ein ziemlich starkes Fort von Ziegelsteinen, Rotterdam genannt, und eine Besatzung von ungefähr drei hundert Mann.

1763 befand ich mich hier auf der Rhede am Bord eines holländischen Schiffs, da mein Schiff, die Galiote Bonnetta, an einigen Felsen nahe bei der Insel Salaier *) gescheitert war. Ich erhielt zwar

*) Salaier hat ungefähr 60,000 Einwohner. Ich durchreiste es 1763 mit dem holländischen Residenten Bekkisbaker, der mich auf Hn. Sinclairs, des Guvernörs von Makassar, Befehl von der sandichten Insel abhohlte, auf welcher ich gestrandet war. Wir wurden

zwar keine Erlaubniß, zu Makassar ans Land zu steigen, konnten aber von der Rhede doch deutlich sehen, daß viele Kanonen auf den Mauren des Forts aufgeführt waren. Das Fort sollte aus einem etwa vierhundert Fuß langem Viereck bestehn, und vier Basteien haben. Kleine Inseln und Sandbänke sichern die Rhede gegen jeden Wellenschlag. S. W. von Celebes liegt vorzüglich die Insel Kaka, die etwa funfzehn Meilen lang ist, und nach der See-seite drei kleine Inseln vor sich liegen hat. Von der Stadt ab läuft eine steinerne Anlände vor, welche das Landen der Waaren sehr erleichtert. Der holländische Kapitän und seine Offiziere nahmen sich sonst sehr in acht, mir keine Nachrichten zu geben. Auf der Rhede lag eine ßinesische Jonke von etwa sechs-hundert Tonnen. Es werden hier verschiedne Arten Fische in ungeheurer Menge gefangen.

Die Abtheilung von Goa erstreckt sich auf einen beträchtlichen Strich längst der W. S. W. und S. Küste der Inseln. Die Holländer haben auf der Südküste zwei hölzerne Forte, **Bulo Kombo** und **Bontyn**, und in jedem eine Besatzung von funfzig Mann.

den auf Stühlen von Bambus von Menschen die Berge hinauf getragen, die sich von N. nach S. mitten durch die Insel erstrecken. Auf der Ebne reisten wir zu Pferde. Die Einwohner trinken viel Sachwer, eine Art Palmwein, und brennen wie in Sina Talg vom Talgbaume.

Mann. Sie machten von Makassar aus verschiedne Versuche mit europäischen und Landestruppen, um sich der Insel Sampang Dschawa zu bemächtigen, allein es gelang ihnen nie; so daß Goa fast völlig unabhängig von den Holländern ist.

Der König von Goa war ehemals der angesehnste auf der Insel. Die Regierungsverfassung ist monarchisch. Der König wird Karuang, zuweilen auch Raschah Goa genannt. Navarette nennt ihn Sambanko. Sein Reich erstreckte sich ehemals nicht allein über die ganze Insel Celebes, sondern auch über die benachbarten Inseln, ehe die Portugisen das Vorgebirge der guten Hofnung umsegelten.

Der Distrikt Bony oder Pony liegt ostwärts von Goa und auf der Westküste des großen Meerbusens Schua. Es steht ganz unter dem Einflusse der Holländer, die ihm das Uebergewicht über Goa, aber bisher vergeblich, zu verschaffen suchten. Durch Bony fließt der Fluß Tschinrana, der aus dem Lande Wartschu kömmt.

Der Fürst von Bony wird Padschong genannt. Er wird auf Lebenszeit von sieben Orangkaien erwählt, eine bestimmte Anzahl, die der Padschang nicht vermehren kann, aber aus den Deionen (Landbesitzern) ernennt, so wie einer mit Tode abgeht.

Die Holländer unterstützen Bony immer gegen Wartschu, und haben den Padschang fast unabhängig gemacht, ungeachtet er sonst durch eine Art von Parlament, das die Landbesitzer wählten, sehr eingeschränkt ward. Es besteht aus vierhundert Mitgliedern, wovon zweihundert Matua, hundert Pabitscharro und hundert Galarang genannt werden. Bestimmtere Nachrichten konnte ich hierüber nicht einziehn.

Die dritte Abtheilung von Celebes ist Watschu, Wartsche oder Tuatschu, die auch von einem Wahlfürsten, Aramatua regiert wird. Er wird auf Lebenszeit von den vier vornehmsten von Adel, die Orankaio Batta Basar (Adliche von der großen Flagge) genannt werden, auf Lebenszeit gewählt. Sie müssen ihn aus dem Kor des niedern Adels, Orankaio Batta ampat Pulo, (Edelleute der vierzig Flaggen, da ihre Anzahl vierzig ist,) wählen. Wenn er gewählt ist, so muß er sagen, ich bin arm, welches oft der Fall sein mag. Der Edelmann, der den Vorsitz bei der Wahl hat, antwortet hierauf, Wartschu ist brav, reich und mächtig. Ausser den vier hohen und vierzig niedern Edelleuten giebt es noch eine Art Landbesitzer, die wie in Bony Deione genannt werden. Der Aramatua ernennt neue Adliche an die Stelle derer, die aussterben,

sterben, kann aber ihre Anzahl nie vermindern. Blos in Wartschu giebt es Erbadel.

Die vierte Abtheilung von Celebes ist Sopin, wo es in der Mitte der Insel sehr hohe Berge giebt. Die fünfte heißt Selindrim und liegt nordwestwärts von Sopin. Die sechste heißt Mandar, liegt auf der West- und Nordwestküste der Insel, und hat eine Art von republikanischer Verfassung. Hier wird viel Tuch (cambays) gemacht. Die Holländer haben im Gebiete von Mandar viele Niederlassungen, und ziehn viel Geld daher. Allein die dortigen Einwohner haben, so wie die von Wartschu, nicht allein ihre Freiheit gegen die Holländer behauptet, sondern (vorzüglich die Wartschuer) sogar Niederlassungen auf Rhio, welches am östlichen Eingange der Straße von Malakka liegt, zu Sambowa, einer Insel ostwärts von Java, und zu Passir auf der Ostküste der großen Insel Borneo, angelegt. Sie sehn ihre Kolonien als völlig unabhängig von ihrem Mutterlande an, so bald sie sich selbst vertheidigen können. Ich werde nachher weiter von einer Revoluzion zu Passir auf Borneo reden, wo 1772 eine bugessische Kolonie den eingebohrnen malaiischen König mit vieler Höflichkeit absetzte, ohne daß sich Wartschu, woher diese Kolonie stammte, sich im geringsten darein gemischt hätte. Eben so

machten es nach der Geschichte die Griechen mit ihren Pflanzstädten in Sizilien.

Sopin und Selindrim sind im Vergleich mit den vier übrigen Abtheilungen wegen ihrer inländischen Lage von wenig Bedeutung. Doch soll Sopin viel streitbare Männer haben. Goa, Bony, Wartschu und Mandar werden oft in der Geschichte genannt. Sie führten viele blutige Kriege mit den Holländern, und selbst noch sogar 1780, wie ich von Kapitän Scott zu Queda erfuhr. Die Bugessen von Goa griffen wegen eines Zwistes das holländische Fort Rotterdam zu Makassar an, wurden aber mit großem Verluste zurückgeschlagen. Sie baten um Erlaubniß, ihre Todten begraben zu dürfen, die ihnen aber abgeschlagen ward, wodurch viele Krankheiten unter den Holländern entstanden.

Die Bugessen sind überhaupt ein kühnes stolzes Volk, das keine üble Behandlung erträgt. Auf der Insel Condore, im ßinesischen Meere, war eine englische Niederlassung angelegt. 1703 wollte der Guvernör Katchpole die Bugessen von seiner Besatzung, die ihre bestimmte Zeit ausgedient hatten, noch länger mit Gewalt zurückhalten, allein sie fielen über die Europäer her, von welchen sich nur wenige in einem Boote retten konnten.

Ein noch auffallenderes Beispiel ereignete sich zu Bankol in Siam 1685. Herr Forbin hatte Befehl

fehl erhalten, kein siamisches Fahrzeug das Fort vorbeifahren zu lassen. Es kam eine makassarische Praue den Fluß herab, deren Befehlshaber Herr Forbin versicherte, daß er keine Siamer am Bord hätte. Herr Forbin ertheilte ihm die Erlaubniß, nach Hause zu segeln, wenn er vorher seine Leute zur Untersuchung ans Land gesetzt hätte. Der Kapitän ließ sich dies gefallen, doch unter der Bedingung, daß sie ihre Dolche an der Seite behielten, die sie für ein solches Ehrenzeichen hielten, daß sie sie nicht ohne äusserste Schande ablegen könnten. Herr Forbin hielt diese Waffen für zu verächtlich, um darauf achten zu können, und gab gleich darauf Befehl, sechs Makassaren, die sich am Bord seines Schiffes befanden, in Verhaft zu nehmen. Allein diese warfen ihre Mützen ab, stürzten wie Rasende mit ihren Dolchen auf seine Leute los, tödteten siebn Mandarinen und kamen glücklich an ihr Fahrzeug, daß sie in Brand steckten. Sie steckten darauf ein Kloster der Tellopoier in Brand, und tödteten alle Mönche. Ueberhaupt blieben in dem Gefechte einige Franzosen und 366 Siamer, und nur siebenzehn Makassaren.

Als der Graf d'Estaing 1760 Benkulen einnahm, hatte er auch Gelegenheit, einen Beweis der Tapferkeit der Bugessen zu sehen. Es kamen, nachdem die Engländer nach Batavia abgeschickt

waren,

waren, einige bugessische Prauen an, und handelten mit den Malaien. Der Graf fürchtete einen Aufstand dieser Bugessen, deren Anzahl sich auf zwei bis dreihundert belief, da er den Kapitän der englischen Bugessen, Deion Makulå, ein bugessisches Oberhaupt, der sehr bei seiner Nazion geachtet ward, im Fort Marlbro gefangen gehalten hatte. Der Graf ließ einige zu sich ins Fort bitten und das Thor zumachen, als drei hereingekommen waren. Man wollte sie entwaffnen, allein sie tödteten und verwundeten etliche Franzosen mit ihren Dolchen, und wurden endlich selbst ein Opfer ihres Ehrgeizes.*)

Ueberhaupt ist den europäischen Schiffen, wenn sie in malaiische Gegenden kommen, zu rathen, wenn sie Nachrichten von malaiischen Fahrzeugen einziehen wollen, nie den geringsten Schein von Gewalt zu gebrauchen, weil sie jeden Zwang für einen Vorboten von Tod oder Sklaverei halten. Wenn ein Boot, das an ein malaiisches Fahrzeug geschickt wird, erst sich etwas entfernt hält, und mit der Mannschaft freundlich redet, so wird sich diese nie weigern

*) Ich muß hier anführen, daß Graf d'Estaing den englischen Gefangnen mit vieler Artigkeit begegnete. Er war auch, ungeachtet des nachtheiligen Gerüchtes, das von ihm ausgesprengt war, vor der Eroberung von Benkulen wirklich gegen den Guvernör Douglas von Gambruhn ausgewechselt worden.

weigern, an Bord zu kommen, vorzüglich wenn es ein englisches Schiff ist.

Die Bugessen sind auch große Handelsleute. Ihre zahlreichen Paduakane segeln westwärts bis Atschîn, Salengore und Queda, wo sie 1763 viele tschulische Fahrzeuge nahmen. Wie eigentlich die Sache zusammenhing, weis ich nicht, allein die sanften Indostaner von Portonovo, wo die Tschulier, die nach Queda fahren, gewöhnlich her sind, thaten den kühnen Bugessen nur schwachen Widerstande. Im östlichen Indien verbinden die Europäer mit dem Ausdruck Bugeß eben so den Begriff eines Soldaten, wie mit dem Worte Sipoy in Indostan.

Die Holländer haben von jeher gesucht, in ihren Streitigkeiten mit den Bugessen eine Macht gegen die andre aufzuhetzen, aber dadurch längst alles Zutrauen verloren. Sie halten ihre Besitzungen auf Celebes größtentheils, weil es die westliche Grenze ihrer Gewürzinseln ist. Sie könnten ihren Handel weiter ausdehnen, allein sie scheinen eine Veränderung in den Gesinnungen der Einwohner zu fürchten, oder vielmehr zu wünschen, die Handelsunternehmungen derselben zu unterdrücken, die ehemals so beträchtlich waren. Es giebt ausser der Straße Salaier noch viele andre Zugänge zu den Gewürzinseln, wo die Holländer gewöhnlich ihre

Kreuzer

Kreuzer halten, deren Wachsamkeit aber durch die Bugessen oft betrogen wird.

Vor etwa fünf und zwanzig Jahren habe ich zu Benkulen auf einmal funfzehn Prauen gesehn, die gemischte Ladungen von Gewürzen, Wachs, Kassia, Sandelholz, Thalern und Zeugen von Celebes, die Kambaie genannt werden, am Bord hatten.

Die Holländer haben ein besonders Talent, die Pläze, die sie auf Celebes haben, durch ihren eignen Ertrag, es sei durch Handel oder Abgaben, zu erhalten, deren wichtigste Artikel Gold, Wachs, Reis, Sagu und Sklaven *) sind. Die höchste Regierung zu Batavia versieht die verschiednen Unterniederlassungen mit Zeugen aus Indostan mit $33\frac{2}{3}$ Vortheil vom Einkaufspreise. Wenn diese Zeuge höher ausgebracht werden, so ist dies der Vortheil der Kompaniebedienten. Ausserdem findet ein starker Absaz von bengalischen Opium, blauen und weissen Zeugen von Portonovo, feine bengalische Kossae und Hummume und vielem Eisen, Stahl- und Messerschmidtarbeiten auf Celebes statt.

Die

*) Ein Europäer kann sich keinen Begrif von der Menge Hausklaven machen, welche die Holländer zu Batavia halten. Sie bestehn aus Makassaern, Javanen, und Niaern. Sie gehn alle äusserst reinlich, und viele lernen Handwerker, vorzüglich die Niaer.

Die Einwohner auf Celebes verfertigen eine Menge baumwollene Zeuge, größtentheils Kambaie, die sie nach allen malaiischen Ländern ausführen. Sie sind roth gewürfelt mit untermischtem Blau. Sie machen auch schöne Degengehänge, worin sie ihre Dolche tragen.

Auf der Küste Koromandel wird eine Art Zeug nach Art der Kambaien gemacht, die nicht so gut gewebt, aber von scheinenden Farben sind. Man nennt dies Zeug Tschah. Es ist größtentheils von rother Farbe. Die Bugessen führen auch oft Baumwolle von der Insel Bally ein, theils roh, theils gesponnen. Auf Bally versteht man das Einpacken der Baumwolle nicht, wie zu Bombay, sondern stopft sie in Körbe.

Die Bugessischen Kambaien werden oft zu sechs bis zehn spanischen Thalern verkauft, ungeachtet sie blos ein Gewand ausmachen, das einen schlafenden Menschen vom Kopf bis zu den Füssen bedeckt. Einige sind so fein, als Kammertuch, stark gewebt, aber unangenehm gefärbt. Da sie gewürfelt sind, sehn sie dem bergschottischen Zeuge Tartan sehr ähnlich. Oft trägt man sie als eine zusammengefaltene Schärpe über einer Schulter, und dabei eine enge Weste und Beinkleider, die bis auf einen Spann hervorreichen. Ueberhaupt sieht ein Bugeß einem Bergschotten sehr ähnlich, wenn bei diesem leztern

die Enden seines Gewandes zusammengenäht sind. Die Waffen der Bugessen sind Säbel, Lanze, Dolch und ein runder Schild, zuweilen auch eine Muskete mit einem Bajonett, oder ein Musketon statt der Lanze. Aber in dem Falle hat der Bugesse einen Burschen bei sich, der auch bewafnet ist und verschiedene Lanzen führt.

Es wurden so viele Kambaien nach Benkulen gebracht, daß man vor einiger Zeit einen hohen Zoll darauf legen mußte, da unsre eigne Einfuhr von indostanischen Zeugen und Kambaien und Lungien aus Bengalen darunter litt. Die Bugessen machen auch aus der innern Rinde eines kleinen Baumes eine Art Papier, worin sie ihre feinen Kambaien einwickeln. Oft färben sie dies Papier ganz bunt, und versenden viel davon nach Manila und andern Orten. Es ist dem Zeuge von Otaheite sehr ähnlich.

Sie bauen ihre Paduakane, die wir zu Benkulen gemeiniglich Prauen nennen, sehr dicht, indem sie die Planken an einander fugen, wie die Böttcher mit den Faßboden thun, und die Rinde eines gewissen Baums dazwischen stopfen, die aufquillt. Darauf richten sie, wie man es auch zu Bombai macht, das Zimmerholz nach den Planken ein. In Europa bauen wir gerade umgekehrt, wir richten zuerst das Geribbe ein, und passen darnach die Planken ab. Der größte Paduakan trägt nicht

über

über fünfzig Tonnen. Bei der Ausrüstung ihrer Fahrzeuge halten sie sich steif an alte Modelle.

Das Vordertheil der Paduakane ist auf eine so ungereimte Art ausgeschnitten und niedrig gemacht, daß es oft unter Wasser geht. Oben über den Hintertheil hingegen ist eine große Verkleidung von Planken angebracht, um den Wellenschlag abzuhalten. Da diese Fahrzeuge kein Verdeck haben, so können sie keinen Sturm aushalten.

Die Bugessen machen Schießgewehre, aber keine Flintenschlösser; auch giessen sie kleine metallene Kanonen, die sie Rantakka nennen, und wovon die größern ungefähr sechs Fuß lang sind, und ein halb Pfund schiessen, wie die Amüsetten des Marschalls von Sachsen. Sie bekommen auch viele Rantakkaen von Borneo, wo sie vorzüglich gut gegossen werden. Ihre Gold- und Silberarbeiter machen schöne bunte getriebene Sachen.

Nordwärts von Makassar, an einem Orte der Kyly oder Kyela heißt, in der Abtheilung von Mandar, soll ein geräumiger Hafen sein, der mit vielen unbeholzten und mit Gras bewachsenen Bergen umgeben ist, auf welchen es eine starke Schaafzucht giebt. Dies ist ein seltner Anblick in malaiischen Gegenden, wo der Boden überall mit Bäumen bedeckt ist, und man daher wenig Schaafe findet. Ziegen sind weit häufiger.

Es giebt zwei bis drei Hafen auf der Ostküste von Celebes, und zwei auf der Nordküste, Koandang und Amoran, wie ich von Hörensagen habe. Allein ich war bloß zu Bontyn, Bulokombo und auf der Rhede von Makassar. An diesen drei Orten giebt es keinen Hafen.

Die Malaien schreiben mit arabischen Buchstaben von der Rechten zur Linken. Die Bugessen haben aber eigenthümliche Buchstaben, die Aehnlichkeit mit den Buchstaben zu Redschang und Batta auf Sumatra haben, wo man auch, wie wir, von der Linken zur Rechten schreibt, *) wovon Herr Marsden eine Probe geliefert hat. Navarette, **) der

*) Der Steuermann Inankie schrieb auf die Karte, die zu der Reise gehört, welche ich auf der Tartargaleere machte, und diese Karte schickte ich an Herrn Dalrymple, der die Buchstaben auf die alte Platte stechen ließ. Das battaische A sieht wie unsre umgekehrte und horizontalgestalte Zahl 6 aus, und das Ja der Bugessen ist ihm vollkommen ähnlich. Es giebt noch viele andre auffallende Aehnlichkeiten. Z. E. das Na von Redschang mit dem Wa der Bugessen, die beide wie ein lateinisches M aussehn. Ihre Vokalen folgen auf einander, wie bei uns, a, e, i, o, u, ung. Ihre Zahlzeichen habe ich unglücklicherweise verlohren, allein ich erinnere mich, daß sie etwas Aehnlichkeit mit den persischen hatten.

**) Trattados historicos, ethicos y religiosos de China par Fran. Dan. Fernandez Navarette. Trat. 6. Cap. 8. Fect. 2. pag. 329. Madrid 1676.

der Makassar 1650 besuchte, sagt, daß er dort eine Sammlung von europäischen Büchern gefunden habe. Die Bugessen auf der Seeküste sprechen alle malaiisch, und sie haben in ihrer Muttersprache ganze malaiische Redensarten.

Ich halte die Bugessen für ein sehr altes Volk, dessen Geschichte aber verlohren ist. Wenigstens schienen viele Bugessen, mit denen ich mich unterhielt, diese Meinung zu hegen. Sie erzählten mir viel von einem alten großen Könige, Raschah Laut, (König des Meers,) der den Thron von Goa an sich riß. Er war vor ungefähr 200 Jahren Befehlshaber der Seemacht des Herrn, den er vom Thron stieß.

Die Bugessen sind große Liebhaber von Seekarten. Ich verschenkte viele an gewisse Noquadae, (Schiffer,) die sehr dankbar dafür waren, und oft Namen von Oertern, die ich ihnen von den Karten vorlas, in ihrer Sprache darauf schrieben. Sie waren immer sehr neugierig in Rücksicht auf Europa und Nigri Telinga (Indostan). Bisher segelten ihre Prauen noch nie über den Meerbusen von Bengal, da doch wahrscheinlich arabische Schiffe aus den Meerbusen den Weg nach Celebes sowohl, als nach Kamfu, (der Stadt der arabischen Kaufleute, wahrscheinlich dem heutigen Kanton,) lange vorher fanden, ehe die Fahrt ums Vorgebirge der guten Hof-

nung entdeckt war. In den damaligen Zeiten trieben die Bugessen einen ausgebreiteten Handel nach den meisten ostlichen Inseln mit ihren Manufakturwaaren, und hatten sich viele davon unterwürfig gemacht. 1667 machten die Holländer Friede mit den Bugessen, unter der Bedingung, daß sie alle Portugisen vertreiben sollten.

Die Gesetze auf Celebes bestehn in alten Gebräuchen, die ihnen von ihren Vorfahren überliefert wurden, und wobei man sich theils auf das Gedächtniß der Alten, (Oran Tuo,) theils auf schriftliche Aufsätze verläßt, die man in Goa, Wardschu, Bony und Mandar aufbewahrt, und als Landesgesetze ansieht. In zweifelhaften Fällen bezieht man sich auf den Koran, wenn er irgend anwendlich ist.

Die Religion ist mahumedanisch mit der lobenswürdigen Gewohnheit, daß wenn jemand aus seinem Stande heirathet, er nur eine Frau nimmt, heirathet er unter seinem Stande, so sind ihm vier erlaubt. *)

Verschiedene Bugessen versicherten mich, daß sie in ihren Paduakanen nach den nordlichen Gegenden

*) Auf Sumatra beruhn die gemeinen Rechte auch blos auf dem Gedächtniß der Aeltesten in den Dörfern, (Dusuhn,) aber seit einigen Jahren hat man durch den Einfluß der Engländer angefangen, sie aufzuschreiben. Marsden.

den von Neuholland (vermuthlich nach der Karpentaria-Bucht) segelten, um die besondre Art Seeschnecken (Swallow) zu sammlen, die sie an die jährlich nach Makassar kommende ſinisische Jonke verkaufen. Es soll auch Gold dort gefunden werden. Wenn die Engländer sich vom Jacksonshafen weiter nordwärts in einen wärmern Himmelsstrich verbreiten sollten, so zweifle ich nicht, daß Bugessen nicht bald unsre dortigen Niederlassungen besuchen werden.

Als ich 1772 auf meiner Reise nach Balambangan mit Herrn Herbert zu Passir war, fanden wir den Handel daselbst sehr blühend. Auf der schlammichten Barre des Flusses war zwei Klafter Wasser. Diese Barre lag noch fünf und vierzig Meilen von der Stadt, über welche die Fluth noch eine gute Strecke hinauf stieg. Die Stadt lag auf der Nordseite des Flusses, und bestand aus ungefähr dreihundert hölzernen Häusern, die größtentheils von Bugessen bewohnt waren, welche alle Handlung trieben. Der Sultan, ein malaiischer Fürst, hatte sein Haus und hölzernes Fort auf der Südseite in einer kleinen Entfernung vom Flusse.

Das Schiff der O. J. Gesellschaft Britannia lag ungefähr funfzehn Meilen vor der Mündung des Flusses auf sechs Klafter schlammichten Ankergrund. Herr Herbert und die meisten Offiziere und Civilbediente,

bediente, zwölf bis vierzehn an der Zahl, fuhren nach der Stadt, wo sie von Bugessen und einigen Mann von der Leibwache des Königs mit unordentlichen Salven aus dem kleinen Gewehr empfangen wurden. Man quartirte uns auf königlichen Befehl in ein anständiges Haus ein, das auf dem seinem Schlosse gegenüberliegenden Ufer sich befand. Den Tag darauf machte Herr Herbert und einige andere Herrn dem Sultan ihre Aufwartung. Den fünften Tag nach unsrer Ankunft wurden wir alle bei ihm zu Gaste genöthigt. Der Anführer der Bugessen, Teraway, und verschiedne andre von dieser Nazion wurden ebenfalls gebeten. Wir begaben uns am bestimmten Tage gegen Mittag nach dem Pallaste, wo wir aber keinen von den Bugessen fanden. Es war eine große Tafel auf europäische Art gedeckt, mit Porzellänen Tellern, Messern und Gabeln, und auf beiden Seiten waren Bänke für eine Menge Gäste gesezt, die man erwartete. Da nach einiger Zeit kein Bugesse, und nicht einmal Nachricht von ihnen kam, so sezte sich der Sultan oben an den Tisch mit einigen Hofleuten und Verwandten zur linken, und Herrn Herbert und den Engländern zur rechten Seite. Der Sultan sprach wenig. Es war eine sehr gute Mahlzeit bereitet, und wir hatten vorzüglich viele Schüsseln mit Fischen und Geflügel. Das Hammelfleisch war vortreflich, und

kam

kam von Kyly auf der gegenüberliegenden Küste von Celebes. Wir Christen tranken Wein, wofür Herr Herbert gesorgt hatte, der Sultan und seine Malaien aber Scherbet, doch einige auch etwas Wein. Um sechs Uhr, nachdem wir Thee und Kaffee getrunken hatten, beurlaubten wir uns. Den folgenden Tag hörten wir, daß ein Misverständniß zwischen dem Sultan und den Bugessen wegen des Hafenzolles entstanden wäre, da diese leztern auf die Freiheiten bestanden, in deren langem Besiz sie waren, und um derentwillen sie allen Einfluß der Holländer hier verhindert hatten. Wir hatten gerade viele Ballen langes und weisses Tuch, Eisen und Blei ans Land gebracht, worüber Herr Eduard Coles, ernannter Resident, verfügen sollte. Herr Herbert ward sehr unruhig hierüber, und begab sich an Bord der Britannia, da ich unterdessen die vorhin schon erwähnten Paternosterinseln besuchen mußte.

Ich war vier Tage abwesend, und erfuhr bei meiner Rückkunft, daß Teroway, ein bugessischer Orankaie, mit seinen Leuten das Fort des Sultans umringt und ihn gezwungen hätten, Passir zu verlassen, und sich nach einem andern hundert Meilen davon entfernten Flusse zu begeben. Man ließ ihn, alles was er besas, ruhig mitnehmen. Den folgenden Tag schickte mich Herr Herbert ans Land, um die Waaren der O. J. Gesellschaft wegzubringen.

Ich fand, ungeachtet dieser eben vorgegangenen Revoluzion, alles so ruhig, als wenn nichts vorgefallen wäre.

Teroway begegnete mir und Herrn Coles äusserst höflich, und beklagte unsre baldige Abreise. Herr Coles schifte die Waaren ein, und begab sich auf Herrn Herberts ausdrücklichen Befehl, aber ganz gegen seine Neigung, wieder an Bord, da gerade eine Anzahl bugessischer Fahrzeuge mit reichen Ladungen auf dem Flusse ankamen, und wir eine Menge Opium von Kapitän Clements von Bengal gekauft hatten, das die angekommenen Bugessen sehr suchten. Passir würde als Faktorei der O. J. Gesellschaft gewiß sehr vortheilhaft gewesen sein, da es völlig in der Mitte liegt. Da die Revoluzion ohne Blutvergiessen war zu Stande gekommen und man keine zweite zu besorgen hatte; so wäre dies gerade der günstige Zeitpunkt gewesen, uns unter dem Schutz der Bugessen hier niederzulassen. Wir würden hier ohne Besatzungskosten ruhig wie in Ssina haben handeln können, ohne mehr als fünf vom Hundert zu bezahlen. Hafen- oder Tannengeld, wie in Ssina, kennt man hier nicht.

Von Passir segelte die Britannia nach Sulu, wo Opium nicht sehr gesucht wird, da hingegen zu Celebes vortreflicher Umsatz damit zu machen ist. Von Sulu ging die Britannia nach Balambangan,

von

von dessen Eroberung durch einen gewissen kühnen Edelmann, Dattu Teting, ich in meiner Reise nach Neuguinea Meldung gethan habe.

Ich erwähnte der Begebenheit zu Passir, um den Karakter der Bugessen dadurch deutlicher zu zeigen. Sie sind bei weitem unter allen malaiischen Stämmen die ehrliebendsten, und haben in ihrem ganzen Betragen etwas freies und edles, so daß selbst die Einwohner auf Sumatra, wohin sie jährlich der Handlung wegen kommen, ihre Vorzüge in Sitten und Betragen öffentlich anerkennen.

Die Malaien suchen ihre Kleidertracht nachzuahmen, und ihre Bänder sind voller Anspielungen auf ihre tapfern Thaten. Die große Achtung, worin sie stehen, verschaft ihnen theils ihre Tapferkeit, theils der ansehnliche Betrag ihrer Ladungen, und die von allem Geitze entfernte Art, womit sie den Ertrag derselben anwenden.

Als Graf d'Estaing 1760 Fort Marlborough zerstörte und verließ, kamen viele bugessische Prauen dahin, um zu handeln. Ich verkaufte ihnen viele Kisten Opium für Thaler und persische Rupien, welche die Franzosen von Gamerun eingeführt hatten. Ungeachtet ich ganz in ihrer Gewalt war, betrugen sie sich doch auf die ehrlichste Art gegen mich. Fort Marlbro ward einige Monate nachher wieder

 durch

durch Kapitän Vincent von Osterly besezt, auf welchen Herr Audly von Madras folgte.

In der vorhin erwähnten Reisebeschreibung habe ich erwähnt, daß Malfalla, ein Anverwandter des Sultan von Mindano, siebenzig Sklaven von Celebes kaufte. Ein feiner Bugesse unter ihnen, Satappo, erzählte mir, daß die Holländer eine beträchtliche Menge Gold von der Nordküste dieser Insel, Manado mit einbegriffen, jährlich erhalten.

Tontolin, etwas auf der N. W. Küste unter Mandar, liefert Tâle, (anderthalb Thaler am Gewichte,) jährlich	300
Bole, ostwärts von Tontalin	5000
Bolinan	5000
Roandang, unter Mandar, wo es gute Pferde giebt	3000
Bolang Eitam	300
Kidipan	200
Amoran, wo es einen Hafen und viel Reis giebt	1000
Bolong liefert Wachs, Vogelnester und vielen Reis	5000
Manado und Gorantellu	5000
Summe	24800 Tâle,

oder jeden zu 5 Pfund Sterling gerechnet 124000 Pfund Sterling.

Die

Die Holländer halten in ihren verschiedenen Niederlassungen auf dieser Insel ungefähr 8 bis 900 Europäer und Landestruppen.

Sie gewinnen viel auf ihrer Kupfermünze, die unter den Bergbewohnern im Gange ist, und häufig als Zierath, vorzüglich von Kindern getragen wird, und nie zurückkömmt. Ungefähr im Jahre 1770 zwangen die Holländer die Einwohner von Limbotan, ein Fort nahe bei Koandang zu bauen, das fünfhundert Fuß im Gevierte und drei Klafter hohe Mauern hatte. Setoppo konnte keine Absicht haben, mich zu betrügen, als er dies erzählte, da er ohnehin sehr krank war.

Ich will jezt den großen Meerbusen Schua nach der Angabe des oben erwähnten Noquedah Inanki beschreiben. Wenn man durch die Straße zwischen Celebes und Salaier kömmt, welche die Boggeruhn genannt wird, so muß man sich etwa 130 Meilen N. O. gen N. halten, da man nahe an der Westküste von Schua eine kleine Insel, Balunru genannt, antrifft. Man kann sie in einer Entfernung von acht bis zehn Seemeilen sehn. An ihrem östlichen Ende liegen einige felsichte Inselchen, die man zur linken Hand liegen lassen muß, indem man weiter nordwärts segelt. Ungefähr sechszig Meilen weiter hin ist die Mündung des Flusses Tschinrana, der im Lande Watschu entspringt, und durch

Bony

Bony fließt. Die Hauptstadt von Bony heißt Tassero, und liegt eine Tagereise zu Wasser an der Mündung des Flusses, der eine gute schlammichte Barre hat, über welche große Schiffe kommen, und eine ziemliche Strecke hinauffahren können. Der Fluß hat eigentlich verschiedene Mündungen. Es liegen eine Menge Städte an seinen Ufern, in welchen ein großer Handel mit Gold, Reis, Sagu, Kassia, Schildkrötenschalen, Perlen, Seemuscheln, u. s. w. getrieben wird. Gegen dem Ausflusse über giebt es guten Ankergrund.

Eine halbe Tagreise weiter nordwärts längst der Westküste des Meerbusens Schua ist der nicht sehr beträchtliche Fluß Pieniekin. Weiter hin liegen zwei Oerter, Akolingan und Telludopin, die gut bewohnt sind. Segelt man weiter nordwärts, so kömmt man an den Fluß Schua, der nicht sehr beträchtlich ist, und dann an den Fluß Lu, der wegen des Baues von Booten berühmt ist. Von hier kömmt man nach Mankaku, wo Gold und viel und wohlfeil Sagu zu haben ist. Es giebt hier auch Kassia und Saamenperlen.

Am Ende des Meerbusens findet man den Sagubaum in großer Menge. An vielen Stellen dieses Meerbusens giebt es schlammichten Grund, wo man Seeschnecken (swallow) fischt, die gewöhnlich nach Makassar an die sinesische Jonke verkauft werden.

Auf

Auf der Ostseite des Meerbusens Schua ist die Gegend nicht so stark bewohnt, als auf der Westseite. Die südostliche Spitze an diesem Meerbusen heißt Padschungan. Hier liegt ein Haufen sehr kleiner Inseln, zwischen welchen es guten Ankergrund giebt. Wenn man den Meerbusen verläßt, so kömmt man an die hohen Gebirge von Kabaian, und die Insel Buton, wo ein von der bugessischen Macht unabhängiger Fürst herrscht, der aber, wie ich glaube, unter holländischem Einfluß steht.

Dieser Noquedah Jnanki hatte häufige Seereisen um Celebes und die umliegenden Inseln gemacht. Er sagte mir, daß die Dschentue auf der Insel Bally sieben Götter verehrten, die sie überhaupt Djua nennen, oder vielmehr eine Gottheit, der sie sieben verschiedne Eigenschaften beimessen. Auf der Küste Karang Assem auf dieser Insel sollte es verschiedne gut bewohnte Oerter geben, Padang, Kasamba, Tubang, welches leztere einen Hafen hätte. Der hohe spitze Berg auf Bally, der N. gen O. von der Rhede von Karang Assem liegt, würde Agong, und der hohe Berg von Lombok, Kangamy genannt.

Ich erfuhr auch von ihm, daß der Bally gegenüber liegende Theil vom Lombok Sassa genannt wird. Hier ist die Rhede von Tandschong Karang, (felsichte Spitze,) in welche man über einen

felsichten

felsichten Eingang kommt, wo man auf eine Strecke von 600 Fuß sechs Klafter Tiefe hat. Im S. O. Winkel dieser Rhede liegt ein Hafen, mit sieben bis acht Klafter Tiefe auf schlammichten Grunde.

Auf dem N. W. Theile von Lombok liegt nach seiner Angabe ein Hafen Kombang. Ich sehe diese Nachrichten von der Rhede von Tandschong Karang und den Häfen von Tring und Kambang als gute Winke an. Wenn Schiffe hieher kommen, so wird es wirklich der Mühe werth sein, durch Boote alles genauer untersuchen zu lassen. Ich kann mir wenigstens nicht vorstellen, daß Inanki mich hätte hintergehn wollen; allein da die Malaien nur kleine Fahrzeuge haben, so sind ihre Begriffe von Häfen von den unsrigen sehr verschieden. Er nannte die Straße Lombok, Kallat Banko Banko, oder die Wirbelstraße. Banko ist ein ballysches Wort, Kallat ist malaiisch und heißt Straße.

Ich muß hier noch erwähnen, wie wohlfeil man zu Karang Assem (rauher Stein) Erfrischungen einnehmen kann. Ein Stier kostet drei, und ein Schwein einen Thaler. Zwölf Enten und zwanzig Hühner bekömmt man zum nämlichen Preise. Reis ist ebenfalls sehr wohlfeil, und dabei hat man die große Bequemlichkeit, daß ihre Landesboote 20 bis 30 Gangfässer Wasser für einen Thaler an Bord bringen.

Sie

Sie laden immer zwei Fässer zugleich ein. Der Berg Agong muß N. gen O. liegen, wenn man vor Anker geht. Man hat alsdann zehn Klafter sandichten und schlammichten Ankergrund eine Meile vom Ufer ganz ausser der Richtung der Fluth. Die Kanoe gehn in einen kleinen Fluß und bringen vortrefliches Wasser.

Der Himmelsstrich von Celebes und die dortigen Thiere sind fast die nämlichen wie auf Sumatra. Inanki bestätigte das, was ich in meiner Reise nach Neu-Guinea angeführt habe, daß die Dschentue auf Lombok große Wasserbehälter auf den Bergen haben, woraus sie bei dürrer Witterung die Reisfelder wässern.

Das Gold wird auf Celebes wie auf Sumatra größtentheils aus den Betten der Flüsse und Ströme gewonnen. Es giebt hier auch viele Quellen, die aus Felsenritzen hervorsprudeln und etwas Gold mit sich führen. Man sezt mit Sand auf dem Boden belegte Gefäße darunter, in welchen das Gold zurückbleibt. Ich erinnere mich auf Pulo Sinko, in einigen Karten Salida genannt, einer holländischen Niederlassung auf Sumatra, nahe beim Meere 1758 eine kleine süße Wasserquelle gesehn zu haben, die aus einer Felsenspalte mit einem kleinen Strahle wie aus einer Theemaschine hervorrieselte. Das Wasser fiel in ein kleines Faß, von der Größe unsrer

Butterfässer. Einige Jahre nachher war es voll Sand und Kieselgrand, die der Resident van Kempen 1771 ausschlämmen ließ. Man fand in diesem Sande und Kieselgrande ungefähr so viel Gold, daß seine Gemahlin einen Ring von gewöhnlicher Größe daraus machen lassen konnte, den ich ihr am Finger sah.

Einige Flüsse sind des feinen Goldes wegen berühmt, das man darin findet; andre geben blasses Gold, von schlechtem Gehalte. (Mas mudo.)

Die Battaer auf Sumatra legen nahe bei Bächen und Strömen gut ausgedielte Wasserbehälter an. Hat sich in diesen viel Bodensatz angehäuft, so jagen sie einen Büffel hinein und treiben ihn oft darin hin und her, damit das Gold in der feuchten Erde zu Boden sinke. Die obern Lagen von dieser werden alsdann herausgeworfen, und das Gold aus dem am Boden zurückbleibenden Schlamm ausgewaschen.

Von

Von den Monsunen in Ostindien. *)

Das Wort Monsûn kömmt vom malaiischen Worte Mussin her, welches Jahrszeit bedeutet. Einige, die wenig malaiisch verstehn, scheinen zu glauben, daß Mussin Jahr bedeute, da dies doch Taun heißt. Man nennt in vielen Gegenden nach der Richtung, aus welchen die Monsune wehen, den westlichen Mussin Baarat, und den ostlichen Mussin Timor, wie zu Batavia, Benkulen u. s. w. Zu Passir, Sulu, Balambangan u. s. w. nennt man ebenfalls nach den Gegenden, aus welchen der Monsun kommt, den nordlichen, Mussin attara, und den südlichen Mussin salatan. Ich werde den bekannten südwestlichen Monsun den Sommermonsun, und den nordostlichen den Wintermonsun nennen. Den nordwestlichen, der in Indien ebenfalls sehr

*) Ich habe aus dieser weitläuftigen Abhandlung in der Uebersetzung alles weggelassen, was blos für Seefahrer ist, und nur das physikalische beibehalten.

sehr bekannt ist, aber wenig genutzt wird, nenne ich den mittlern oder Quermonsun. Er herscht von der Linie bis auf zehn Grad S. Br., da der nordöstliche Monsun nordwärts derselben in dem Meerbusen von Bengal und in den ßinesischen Meeren weht. Der nordwestliche Monsun erstreckt sich von den Inseln Seschelles oder Mahé ostwärts bis an die Küste von Neuguinea, und vielleicht auch über die Straße zwischen Neuguinea und Neuholland.

Daß die tägliche Bewegung der Sonne von Osten nach Westen die Ursache aller Passatwinde auf der Erdkugel sein muß, bei welcher Länder, Berge u. s. w. nur einige Abänderungen machen, ist einleuchtend. Diese Winde machen ihren beständigen Kreislauf. Im atlantischen, im stillen und indischen Meere, die in nordlicher und südlicher Breite (ich meine zwischen den Wendekreisen) offen sind, würden die Passatwinde das ganze Jahr aus Nordosten wehn, ohne sich nach Südwesten umzusetzen, oder es würde, in andern Worten, gar kein Passatwind sein.

Im stillen und atlantischen Meere, doch vorzüglich im leztern, hat die Bewegung der Sonne von Norden nach Süden gewiß Einfluß auf den N. O. und S. W. Passatwind. Allein das indische Meer, das sich vom Vorgebirge der guten Hofnung nach Nordosten, und ostwärts bis ans ßinesische Meer, und südwärts bis Neuholland erstreckt, hat nordwärts

keinen

keinen Ausgang und öfnet sich blos bei den Philippinen und Molukken ins Südmeer.

Daß dies Meer gewissermaaßen gegen Norden eingeschlossen ist, verursacht deutlich die Rückkehr der Wolken und Dünste, die im Sommer dorthin getrieben werden, da diese Dünste bei der Annäherung der Sonne folgen, oder entstehn. So samlen Inseln in heissen Gegenden Wolken auf ihren Bergen gegen Mittag, die sich wieder vertheilen oder gegen das Meer zurückziehn, wenn die Sonne untergegangen ist.

Erstreckte sich das feste Land von Europa von Portugal westwärts nach Amerika, das heißt, wäre das atlantische Meer gegen Norden eingeschlossen, so würde es eben so regelmäßige Monsune haben, als das indische Meer; und ungeachtet es, so viel wir wissen, gegen den Nordpol offen ist, so findet man doch etwas einem periodischen Monsun ähnliches auf demselben.

Das östliche Vorgebirge von Südamerika liegt in einer niedern Breite, und ragt etwas ins atlantische Meer hervor. Hier laufen die Ströme beim Sommermonsun nordwärts, und beim Wintermonsun nach Süden, indem sie der Sonne gerade wie in Ostindien folgen.

Das Gewässer, welches der nordöstliche Passatwind in das nordliche atlantische Meer nach West-

indien treibt, wird durch das feste Land von Amerika aufgehalten, und findet einen Ausweg in den Meerbusen von Florida. Dieser starke Strom ist bekannt. Vieleicht trägt das Gewässer, das der südostliche Passatwind in das südliche atlantische Meer treibt, das Seinige dazu bei. Allein nach der Lage des östlichen Vorgebirges von Brasilien und der Küste nach Westen und Süden bis Kap Horn ist es äusserst wahrscheinlich, daß der Strom fast beständig südwärts läuft, vorzüglich da der Strom an der gegenüberliegenden afrikanischen Küste nahe am Lande vom Vorgebirge der guten Hofnung an immer eine nordliche Richtung hat. Vom Vorgebirge Horn läuft der Strom fast beständig ostwärts, und vom Vorgebirge der guten Hofnung westwärts, woran bei jenem der fast beständige Westwind, und bei diesem der fast beständige Südostpassatwind Ursache sind. Wahrscheinlich findet das Gewässer, welches der südostliche Passatwind vor sich hertreibt, seinen Ausweg südwärts bei dem vorhin erwähnten Vorgebirge von Brasilien, so wie in einem ähnlichen Falle ein ähnlicher Lauf des Stromes im nordlichen atlantischen Meere seinen Ausweg durch den Meerbusen von Florida findet.

Ich habe vorhin schon die Dünste, die sich im Sommer auf den Gebirgen von Sina, der Tatarei, Thibet u. s. w. anhäufen, als Ursache des Winter=

termonsuns angeführt, der nach der Lage der Länder bald eine nordliche bald nordostliche Richtung nimmt. Auf dem südlichen Theile von Sumatra weht er aus Nordwesten.

Das große Gewässer, das er vor sich hertreibt, kommt im Oktober, da dieser nordostliche Monsun zu wehen anfängt, wie ein Strom zwischen Ssina und den Philippinen aus dem nordwestlichen Theile der Südsee hervor.

Auch der Strom, der vorzüglich im November westwärts um Seilòn läuft, kömmt größtentheils aus der Straße von Malakka, da in dem Meerbusen von Bengal, der oben eingeschlossen ist, keine große Anhäufung von Wasser statt findet. Nahe bei Queda und Dsjan Seilang, eine Strecke in den Meerbusen von Bengal herein, habe ich selbst diesen Strom nordwestwärts und nordnordwestwärts aus der Straße von Malakka im November mit vieler Stärke laufen sehn. Er kömmt also deutlich aus dem ßinesischen Meere, welches zu eben der Zeit durch die Straße von Banka strömt. Im nordlichen indischen Meere bei Surat und Malabar kann auch keine starke Anhäufung von Wasser statt finden, da es oben nach Norden eingeschlossen ist.

Ich komme jezt zum mittlern oder Queerwintermonsun, der wahrscheinlich in Afrika entsteht.

 Der

Der südwestliche Monsun, der im Sommer durch die Straße von Madagaskar weht, verursacht ohne Zweifel eine starke Anhäufung von Dünsten auf den afrikanischen Gebirgen, wovon ein Theil die jährlichen Ueberschwemmungen des Nils verursacht.

Wäre Afrika schmal von Osten nach Westen, oder das mittelländische Meer und das feste Land von Europa nicht so lang, so würden vielleicht diese angehäuften Dünste einen Ausweg nach Westen oder Nordwesten ins atlantische Meer im Winter finden, da die Sonne ihren Lauf nach Süden nimmt. Einen Theil dieser Dünste nimmt der brennende Sand in den Wüsten Afrikas auf, allein der größte Theil geht wahrscheinlich ostwärts nach der indischen Seite, und macht im Winter den Mittelmonsun. Er weht zwar die Meerenge von Madagaskar bis zum 20 Gr. SBr. nordostwärts hinauf, da die Lage der Küste ihn diese Richtung zu nehmen zwingt, aber weiter ostwärts, einige Grade von der Linie bis zehn Grad südwärts, weht er aus Westen und Nordwesten, wie mich vieljährige Erfahrung lehrte. Ich schließe daher, daß dieser Mittelmonsun aus der Zurückwälzung der Dünste entsteht, die sich im ostlichen Theile von Afrika und Arabien im Sommer anhäufen.

Wenn

Wenn Seefahrer sich diese Richtung zu nutze machen, und in die Mitte seines Strichs zwischen vier und acht Gr. S. Br. gehn, so können sie am schnellsten ostwärts segeln, wie ich verschiedenemale mit dem besten Erfolg den Versuch gemacht habe.

Ich nenne diesen Wind den **Queermonsun**, weil er senkrecht über den Strich des nordöstlichen Monsuns weht; oder den **Mittelmonsun**, weil ihm südwärts von dem beständigen Südostpassatwinde, und nordwärts von dem ebenerwähnten Nordostmonsune seine Gränzen gesezt werden.

Da der südostliche Passatwind sich im Sommer auch über eine Gegend erstreckt, in die er im Winter nicht reicht, und so in einer Richtung weht, welche den südwestlichen Monsun durchkreuzt, so kann dieser leztere eben so gut als der andre ein Queermonsun genannt werden. Wir wollen also den einen den **Queer, Mittel, Wintermonsun**, und den andern den **Queersommermonsun** nennen. Auf den leztern ist der Ausdruck, Mittelmonsun, nicht angewandt, da er nicht auf jeder Seite eingeschlossen ist. Oder man kann auch sagen, daß im Winter Nordost-, Nordwest- und Südostwinde, und im Sommer blos Südwest- und Südostwinde in ihren besondern Gegenden wehn.

Die Insel Sumatra bietet, da sie von der Linie durchschnitten wird, eine sonderbare Erscheinung

 dar.

dar. Anfänglich glaubte ich, daß Winde und Witterung sich über die ganze Küste erstreckten, allein bei meinen vielen Reisen auf dieser Küste machte ich die bestimmte Erfahrung, daß wenn längst der nördlichen Hälfte der Küste vom Vorgebirge Atschîn bis an die Linie der nordostliche Monsun weht, in der südlichen Hälfte von der Linie bis an die Straße Sunda der vorhin erwähnte Mittelmonsun weht.

Während des nordostlichen Monsuns hat man auf der südwestlichen Küste des Nordtheiles der Insel, wie auf der Küste Malabar während des nämlichen Monsuns, das schönste Wetter mit See- und Landwinden; denn der nordostliche Monsun, der hinter dieser halben Insel in der Straße von Malakka mit voller Stärke weht, wird fast ganz durch die hohen Gebirge zurückgehalten, so daß er erst in einer großen Entfernung seine Stärke wieder erhält. Südwärts von der Linie verlöscht er gewissermaßen durch den Mittelmonsun. Während des Sommermonsuns werden die Südwestwinde, die im Meerbusen von Bengal wehen, hier durch die hohen Berge gedreht, und wehen die Küste aus Nordwesten herab. Sie bringen Regen und schlechtes Wetter bis an die Linie, wo auf einen kleinen Raum veränderliche Winde das ganze Jahr hindurch herschen. So verändert die Lage der Küste von Nordwest nach Südost die ursprüngliche Richtung des Windes.

Ein

Ein Strom unter dem Winde (tho the leeward) begleitet ihn. Dieser Strom ist ein Theil des großen Gewässers, das während des Monsuns aus der Straße von Madagaskar kömmt, und Eselaè vorbei in die Straße von Salakka läuft. Beim Vorgebirge Atschîn trennt es sich, ein Theil dringt durch die Straße, und die andre läuft längst der Küste von Sumatra hinab.

Der nordostliche Monsun wird in den ßinesischen Meeren durch die Halbinsel Malakka zurückgehalten, aber erholt sich wieder in dem Meerbusen von Bengal. Die Berge von Indostan halten ihn wieder zurück; allein er erlangt seine Stärke wieder im indischen Meere längst der Küste Malabar, wo er zulezt durch die afrikanische Küste eingeschränkt die Meerenge von Madagaskar weit hinauf weht. Auf Sumatra hingegen wird der erwähnte Monsun durch die nordlichen Berge zurückgehalten, und verliehrt sich ganz im Mittelmonsun, dessen Strich er beinahe erreicht. Aus dieser Ursache entstehen wahrscheinlich die Windstillen auf der halben Strecke zwischen dem Vorgebirge Atschîn und der Linie, die aber während des Südwestmonsuns nicht statt finden.

Indem man während des nordostlichen Monsuns auf dem nordlichen Ende der Insel schönes Wetter hat, ist das südliche Hälfte dem Mittelmonsun und dabei Stürmen und Regen ausgesezt. Im

Sommer findet das Gegentheil statt, da der Südwestmonsun mit dem algemeinen Sudostpassatwinde zusammentrift, der schönes Wetter bringt.

Starke Stürme habe ich nie auf Sumatra erlebt. Blos nordliche Landwinde wehen zuweilen etwas stark, aber selten dauern diese Windstöße über sieben bis acht Minuten. Die Equinoctionallinie scheint hier die Stürme zu mäßigen, die überhaupt in der Gegend der Linie selten sind. Die Veränderung der Monsune ist auch auf dieser Küste nie mit solchen Stürmen verknüpft, als im Meerbusen von Bengal oder im ßinesischen Meere. Dort erzeugt das feste Land mit seinen hohen Bergen Stürme, wie auf der Ostküste von Nordamerika. Inseln scheinen nicht Dünste genug zu heftigen Stürmen zu erzeugen, und die, welche sie sammlen, verdunsten in einiger Entfernung.

Auf Isle de France giebt es zwar heftige Stürme, allein sie erstrecken sich nicht über etliche Meilen ausser ihrem Umkreise. Wenn der Sturm auf einer Insel entsteht, so scheint er in der Maaße der Entfernung seine Stärke zu verliehren. Sonst giebt es unter der Breite von Isle de France äusserst heftige Stürme aus Südosten, die mit dem größten Ungestüm nach einem andern Strich umsetzen. Man findet sie in nordlichen Breiten und in den indischen Meeren nie so stark, ausgenommen bei dem Wechsel der Monsune, und bei den westindischen Orkanen. Die Kälte ist bekanntlich auch viel stärker in der südlichen, als in der nordlichen Halbkugel.

Vorschläge,
Schiffe bequemer zur Fortschaffung von Reisenden einzurichten.

Man fühlt oft die traurigen Folgen langer Reisen auf vollgepflanzten Schiffen, vorzüglich wenn viel regnichtes oder neblichtes Wetter einfällt, wodurch das Schiff unter und auf dem Decke sehr schmuzig wird. Erkältungen, Scharbock und andre Krankheiten sind gewöhnliche Folgen davon.

Das beste Mittel hingegen würden bewegliche Gallerien sein, die auf beiden Seiten des Schiffs angebracht werden könnten. Selbst bei schlechtem Wetter könnte man sie in einer günstigen Zwischenstunde, wenigstens an der Windseite auslegen, damit die Mannschaft darauf frische Luft schöpfen, ihre Kleider trocknen, und das Schiff reinigen könnte, da die Verdecke auf stark besezten Schiffen nicht schnell trocknen, wenn sie abgespült werden. Das wird zwar nicht bei stürmischen aber doch bei erträglichem Wetter geschehen können. In Passatwinden könnte man diese Gallerien Tag und Nacht stehen lassen.

Ich habe diesen Gedanken einer wirklichen Erfahrung zu verdanken, indem ich 1774 in einem Suluschen Boote von Balambangan nach Neu-Guinea, eine Strecke von 450 Seemeilen segelte. Dies Fahrzeug trug nur zwölf Tonnen, aber hatte beinahe seiner ganzen Länge nach eine auf beiden Seiten dreißig Zoll weit hervorstehende Gallerie, auf der die Matrosen ruderten, kochten und schliefen. Das Fahrzeug bekam dadurch ausserordentlich vielen Raum, da unser 22 und zuweilen 30 Mann am Bord waren, wobei unsre Reise zwanzig Monate dauerte, und wir achtzehn verschiedne Häfen besuchten.

Diese Gallerien, die aus gespaltenen Bambusrohre gemacht sind, findet man überall bei den Malaien und Magindanaern. Sie finden keineswegs, daß sie ihre Fahrzeuge beschweren, und dies würde bei einem großen Schiffe noch weniger der Fall sein, bei welchem die Gallerie verhältnißweise nie so groß sein könnte.

Ich würde, um diese Gallerie zu befestigen, kleine Luken an den Seiten aushauen lassen. Bei einem dreißig Fuß breiten Schiffe würde ich einen dreizehn Fuß langen Balken durch diese Luken stecken lassen, doch so, daß nur zehn Fuß hervorragten, und er mit den drei Fuß langen unter Deck zurückbleibenden Ende am nächsten Deckbalken befestigt werden könnte.

könnte. Queer über die ausstehenden Enden dieser Galleriebalken müßte ein andrer Balken eingepaßt werden, in welchem kleine Stangen befestigt werden könnten, um daraus das Geländer der Gallerie zu machen.

Vielleicht möchte man fürchten, daß durch die Galleriebalken das Oberdeck in die Höhe gehoben werden könnte; allein diesem Einwurf wäre dadurch vorzubeugen, wenn man unter die Galleriebalken vor der Krümmung des Schiffes Stützen anbrächte, wodurch ihr Gewicht mehr auf den Rumpf des Schiffes fallen würde.

Bei schönem Wetter könnte die Mannschaft auf diesen Gallerien schlafen, da blos in Häfen wegen der Ausdünstungen stehender Gewässer der Schlaf unter freiem Himmel nachtheilig ist. Ließ man die Matrosen auch darauf essen; so könnte der Abfall von den Speisen gleich ins Wasser fallen, auch könnte man den Thieren am Bord hier ihren Platz anweisen, da ihre Unreinigkeiten gleich über Bord fallen würden.

Man würde auch weit bequemer Wasser schöpfen können, und dadurch die Matrosen mehr zum Baden anreitzen, wozu sie jezt das Vordertheil des Schiffes, das ihnen dazu angewiesen ist, wegen des Schmutzes, dem es durch die Nähe der Küche und andrer Ursachen wegen, ausgesezt ist, wenig gebrauchen.

Sie

Sie könnten ihr Zeug und ihre Betten hier auch weit bequemer trocknen.

Der Schatten, den die Gallerie wirft, würde durch ausgespannte Tücher hier gutes Regenwasser auffangen können, das sonst durch die Schiffstaue einen Theergeschmack annimmt.

Die Stangen, welche den Rest der Gallerie ausmachen, könnten in Bündeln zusammengebunden unter Deck gelegt werden, wo sie wenig Raum einnehmen würden, und die Galleriebalken könnte man dicht an den Deckbalken einschieben.

Wäre eine solche Gallerie siebenzig Fuß lang, so würde sie eine Fläche von 700 Quadratfuß geben, worauf 233 Mann stehen und 77 ziemlich bequem schlafen könnten.

Ich habe mit Fleiß die Galleriebalken zwei Fuß kürzer als die Hälfte der Schiffsbalken angenommen, damit, wenn sie völlig eingeschoben sind, Luft und Licht durch die Luken dringen kann. Sie müßten auch zu diesem Endzweck zwar genau so breit, aber ein Paar Zoll höher sein, als die Galleriebalken, um zu allen Zeiten Licht und Luft ins Schiff schaffen zu können. Diese Luken müßten blos bei sehr schlechtem Wetter zugemacht werden, und selbst dann könnte man ein Stück Glas darin anbringen, wie ich verschiedentlich gesehn habe.

Da Sklavenschiffe fast immer in niedere Breiten segeln, so könnte man darauf die Gallerie beständig aussen lassen, wodurch die Gesundheit und Bequemlichkeit der Sklaven sehr würde befördert werden. Wenn ein durstiger Mensch sich mit Seewasser badet, so kühlt und löscht dies seinen Durst. Am besten geschieht dies, wenn man ein dickes Gewand an hat, da die süßen Theile des Wassers besser durch die einsaugenden Gefäße angezogen werden. Ich habe dies bei den Laskarn in einigen seltnen Fällen gesehn, da wir mit süßem Wasser zu kurz kamen.

Ich muß hier noch des dreifüßigen Mastbaumes erwähnen, den man auf Sklavenbooten und andern Fahrzeugen auf den regnichten Flüssen von Afrika *) anbringen könnte, da man dadurch im Raume des Fahrzeuges selbst vielen Platz gewinnt. Dadurch und durch die Gallerien erhielten wir auf der Tartargally, die 10 bis 12 Tonnen trug, so viel Bequemlichkeit, als auf einem dreimal so großen Schiffe. Wenn der dreifüßige Mast niedergelegt ist, so bietet er ein Gerüste dar, worüber man zusammengenähte Palmblätter, welche die Malaien

Kád-

*) Herr Thomas Newton in seinen Bemerkungen über den Sklavenhandel klagt, daß er Wochen lang auf den afrikanischen Flüssen habe zubringen müssen, und ganze Tage keinen trocknen Faden am Leibe gehabt habe.

Rädschang nennen, ausbreiten kann. Die besten Blätter dazu kommen von einem Baume Nipa, der in allen malaiischen Ländern in niedrigen Gegenden wächst, und wahrscheinlich auch auf den Ufern afrikanischer Flüsse gefunden wird. Er sieht einen bis an die Blätter eingesunkenen Kokosbaume ähnlich, und trägt eine Frucht, die so groß ist, als ein Menschenkopf. Die Kerne darin haben die Größe eines Hühnereis. Man kann sie zum Theil essen, sie sind aber unschmackhaft. Man erhält daraus einen Saft, wie vom Kokusbaume, woraus man zu Queda Brantewein macht.

Man findet oft in den Straßen von Malakka und Banka diese Nipa wie schwimmende Inseln treiben. Die Blätter sind ungefähr fünf bis sechs Zoll breit und fünf bis sieben Fuß lang. Man näht sie einen Zoll übereinander. Sie schützen ausserordentlich gegen den Regen, da sie kein Wasser einsaugen, wie die schwammigten Decken, womit man in Bengal die Boote bedeckt. Ob man auch Nipa in Bengal hat, weiß ich nicht. Man schlägt diese Blätter über eine dünne Latte von Bambusrohr, die ungefähr zwei Zoll breit und sechs Fuß lang sind. Man nennt sie Attaps, und deckt in malaiischen Gegenden gewöhnlich Häuser damit.

Dächer von Sagublättern, die viel auf Magindano gebraucht werden, dauren acht Jahr, die von

Nipa

Nipa aber nur vier Jahre. Die Etschupalme auf Sumatra liefert einen schwarzen Stoff, wie Pferdehaar, den man zu Malakka Gummaty nennt. Die Dächer daraus dauren vierzig Jahr. Dieser Stoff ist elastisch und macht vortrefliches Tauwerk, dem die Nässe, selbst die von süßem Wässer lange nicht so schadet, als dem aus Kokos bereiteten Koir, auf welches Seewasser doch auch nicht sehr wirkt.

Gedanken über die beste Art in warmen Ländern Lebensmittel aufzubewahren und Schiffe damit zu versehen.

Ich hoffe, daß man diesen Bemerkungen einige Aufmerksamkeit schenken wird, da ich bei meinem vieljährigen Aufenthalte in Indien, wo ich von einer Gegend zur andern über zwanzig beträchtliche Seereisen machte, oft gesehn habe, wie elend Seeleute auf Kriegsschiffen leben mußten, da man sie doch mit ähnlichen Kosten weit besser hätte versorgen können.

Auf den Schiffen, die man in den dortigen Gegenden zum Zwischenhandel braucht, rechnet man gewöhnlich einen Europäer auf fünf Laskaren. Jene nennt man Quartiermeister, und sorgt für ihren Unterhalt, wie in Europa. Sie bekommen eingesalzenes Rind- und Schweinfleisch und Reis, und zuweilen bengalischen Zwieback statt des Brodtes. Sie erhalten immer guten sogenannten Ladungsreis, der

der ihnen zweimal täglich, um acht Uhr des Morgens und um fünf Uhr des Nachmittags, warm gegeben wird.

Die Laskaren bekommen ungefähr 2 Pfund bloßen Reis täglich, eine Art Wecken, (Dohl,) und monatlich 2 Pfund Butter (Gih) und eine Rupie Fischgeld. Hiezu nehmen sie einen Theil ihres Soldes, der monatlich 6 bis 7 Rupien beträgt, und wovon man ihnen nach der Länge der Reise zwei bis vier Monate vorschießt, um sich einen Vorrath von Lebensmitteln einzukaufen, an die ein Europäer nicht denken, oder welche er, da er sie nicht kennt, verachten würde.

Die Europäer konnten ihr Fleisch blos kochen, wodurch ihre Mahlzeiten ein beständiges Einerlei waren, und bei ihrer wenigen Arbeit mußte dies nothwendig unter einem heissen Himmelsstriche ungesund sein.

Die lezte Zeit ließ ich für meine Europäer das Fleisch von den Knochen abgelöst und in schmale Streifen geschnitten mit etwas beigemischten groben Zucker einsalzen, wodurch es sich weit besser hielt und weniger Raum einnahm. Wenn es gebraucht werden sollte, ließ ich Seewasser in einem Fasse, das nie größer war, als ein halbes Oxhoft, und unten im Boden einige Löcher hatte, darauf giessen, und es sechs bis acht Stunden damit stehn. Es mußte darauf abtrocknen und mit etwas süßem Wasser,

etwa eine halbe Maaß auf ein Maaß Fleisch gerechnet, abgespült werden. Ich ließ darauf etwas indische Butter, (Gih) an deren Stelle man auch gutes Oel nehmen könnte, in einen kupfernen oder eisernen Topf thun, und eben zum Kochen bringen, alsdann ward das Fleisch hineingelegt, einige Minuten umgerührt, und das Gemüse oder Wurzelwerk mit etwas frischem Wasser hinzugethan, und der Topf mit einem guten Deckel verschlossen, damit es schneller durchschmorte und Feurung erspart ward.

Die Laskaren assen nichts, als was ihr eigner Koch (Baaderie) bereitete. Zuweilen mischten sie Fische und getrocknetes Rindfleisch, Dinding genannt, unter einander, welches ein schmackhaftes Essen machte, das selbst Europäer nicht verschmähten.

Das Gemüse bestand in Yamen, europäischen (die jezt zu Kalkutta häufig sind) oder süßen spanischen Kartoffeln, rohen oder in Essig, den man aus Toddy vom Kokosbaume bereitete, eingemachten Zwiebeln, in der Sonne getrockneten Kohlsprossen, Kürbissen, die sich lange zur See halten, wenn man sie an die Luft hängt, grün von den Steinen geschnittenen und an der Sonne getrockneten Mangoen, (an deren Stelle man Aepfel und Pflaumen nehmen könnte); etwas Tamarinden, und dem Hauptmittel

mittel gegen den Scharbock, eingesalzenen *) Limonen, Zitronen und Aepfelsinen, welche die Laskaren Atschar nennen, von denen sie immer einen Vorrath mit zur See nehmen; und einige Loth Nelkenpfeffer. Eines der vorzüglichsten Gerichte war eine Emulsion aus einer geriebenen Kokosnuß, worauf heisses Wasser gegossen wird. So angenehm diese Emulsion ist, so schadet sie doch frisch den Magen, allein wenn sie etwas gekocht wird, so macht sie eines der besten Mittel gegen den Scharbock aus. Mit den ausgepreßten Kokosnüssen futtert man Geflügel. Ein wie oben beschrieben gestobtes Gericht ward mit veränderten Ingredienzen täglich zweimal aufgetischt. Es war sehr schmackhaft und nie zu gesalzen, da das Gemüse wahrscheinlich das Salz noch weiter aus dem Fleische auszog. Es war weit wohlfeiler, als wenn ich europäische Lebensmittel gekauft hätte. Wir nannten dies gestobte Gericht curry (Frikassee) und assen es mit Brod oder Reis.

Ein Matrose auf Kriegsschiffen bekömmt an Fleischtagen ein Stück gesalzenes Rind- oder Schweinfleisch, das ihm des Mittags gekocht wird. Vielleicht ißt er es ganz auf, behält er aber etwas zum Früh-

*) Aepfelsinen einzusalzen wird einem Londoner fremd scheinen, allein was sollen die armen tschulischen Laskaren anfangen, die kein Zucker bezahlen können?

stück übrig, was für eine elende Kost ist dann das kalte Fleisch. Für das Frühstück sollte in heissen Ländern vorzüglich gesorgt werden, und daher ließ ich während meiner Reisen in Indien niemand nüchtern an die Arbeit gehn, und die Köche mußten oft vor Tagesanbruch ein warmes Frühstück zubereiten, wenn ich Leute früh ans Land schickte. Sie konnten so die Sonnenhitze den ganzen Tag weit besser ausstehn, als wenn sie nüchtern waren, da sie ihnen oft Uebelkeiten verursachte. Zuweilen nahmen sie auch Töpfe mit ans Land, und kochten dort, wie es die Umstände mit sich brachten.

Lange vorher, ehe ich nach Indien zum erstenmale reisete, welches 1751 geschah, pflegten die Portugiesen Fisch in schmahlen Streifen geschnitten mit Salz und in Zucker gekochten Tamarinden aufzubewahren. Ich nahm oft davon mit zur See für meinen eignen Tisch, und kaufte ihn dazu von portugiesischen Frauen zu Kalkutta, die ein eignes Gewerbe damit treiben, und ihn pesche molio nennen. Ich fand diesen Fisch nie zu salzen, und man brauchte ihn nur in den Tamarinden mit etwas Butter zu braten. Ich fand, daß die Tamarinden die kleinen Fischgräten völlig auflöseten, und vielleicht würde Essig aus Obst bereitet eben das thun. Zucker und Tamarinden sind in Bengal sehr wohlfeil. Ich

machte

machte neulich Fleisch mit einem Drittel Salz und zwei Drittel mit Zucker eingekochten Tamarindenmark ein, wozu ich etwas Nelkenpfeffer that, und brauchte das Fleisch nicht abzuwaschen, wenn ich eine gute Menge Gemüse damit stoben ließ. Auch hier würde starker Essig die Stelle von Tamarinden vertreten können.

Ich kann hier nicht umhin, zu erwähnen, wie leicht Tamarinden, Limonen, Aepfelsinen und Kokusbäume auf den Bahamainseln fortkommen würden. Kokosbäume lieben einen sehr sandigen Boden, und gedeihen selbst in hellem Sande. Salzwasser, das durch Sand sintert, scheint zu seiner Nahrung hinreichend zu sein. Die Nüsse müssen gesammlet und ja in der Schale aufbewahrt werden, wenn sie reif sind. Man könnte dort eine große Oelfabrik anlegen und Westindien damit versehn. Essig könnte aus Toddy oder dem Safte gemacht werden, der aus dem Stengel quillt, der die Nuß trägt, wenn man ihn in die Queere durchschneidet, und einen Topf daran bindet. Die reife Nuß hält sich in der Schale viele Monate lang, und daher könnte man sie auch in England anwenden.*)

*) Kokosnüsse nehmen einen sehr widrigen Geruch an, wenn sie ranzicht werden. Macht man aber Oel daraus, so verliehrt sich dieser Geruch durch die Hitze.

Rindfleisch sollte von den Knochen abgelöst, in Streifen geschnitten, und mit halb Salz, halb Zucker, oder mit einem Drittel Zucker, Salz und Essig aufbewahrt werden. Schweine sollte man die Haut abziehen, und das Fleisch auf ähnliche Art zubereiten. Doch müßten von beiden die Mürbbraten besonders aufbewahrt werden.

Schweinhäute geben ein starkes Leder ab. Die Knochen können unstreitig auch genuzt werden, da ihr Saft sonst, wenn sie mit in Fässer geschlagen werden, alles leicht in Fäulniß bringt, indem das Salz ihn nicht unmittelbar berühren kann. Ausserdem nehmen die Knochen beim Einpacken über ein Viertel des Raumes weg.

Wenn bei uns keine Kokosnüsse zu haben sein sollten, so giebt es doch viele andre gute Früchte und Gemüse, die sich aufbewahren und zur See mitnehmen lassen.

Die Malaien legen oft eine Art Bohnen in ein Tuch gebunden in nasse Erde, bis sie keimen, und thun sie dann an ihre Frikasseen. Warum sie dies zu Lande thun, weiß ich nicht; allein ich nahm zur See eine Art Erbsen, die in Indien Dohl oder Gram genannt werden, weichte sie in Wasser, bis sie aufquollen,

quollen, und legte sie in einen Kasten auf eine Lage Erde, bedeckte sie mit einer zweiten Lage Erde, auf welche ich wieder Erbsen legte u. s. w. Nachdem das Wetter trocken oder feucht war, keimten sie früher oder später, und wurden zum Kochen geschickt. Dies glückte mir bei wiederholten Versuchen. Wenn sie lange lagen, so quollen sie so sehr, daß sich der Deckel des Kastens in die Höhe hob.

Dies könnte auch mit andern Sämereien geschehen. In drei bis vier Tagen hat man auf diese Art ein gesundes antiskorbutisches Gemüse. Je größer das Schiff ist, desto bequemer Platz würde man dazu finden. Man kann die nämliche Erde öftrer brauchen, und die Kasten wegsetzen, wenn sie zugemacht sind. Nur beim Regenwetter muß man sie aufs Verdeck bringen, und sezt man sie darauf in einen warmen Raum, so werden die Saamen schnell auswachsen. Kürbissaamen spalteten sich auf diese Art eingeweicht und in Erde gelegt in zwei große Blätter, die schnell aufquollen, und roh mit Oel und Essig gegessen sehr gut schmeckten.

Als unsre Flotte unter Admiral Hughes Herrn Sufrein eine Schlacht lieferte, wurden 1100 Kranke ans Land geschickt. Herr von Sufrein nahm 1782 zu Atschîn eine Menge Büffel und viel Gemüse ein.

Die Franzosen halten mehr auf Frikasseen, als wir. Wenn Seeleute krank sind, so haben sie einen Ekel vor ihren gewöhnlichen Speisen; allein durch Gemüse und Früchte könnte man ihnen leicht eine angenehme Abwechselung verschaffen. Vorzüglich würde ich Zwiebeln empfehlen, wovon die Matrosen große Liebhaber sind. Die bengalischen kleinen Zwiebeln, wovon 80 Pfund eine Rupie gelten, lassen sich gut in Essig aufbewahren. Zwiebeln sind äusserst nahrhaft, und ich habe erzählen hören, daß ein Bergschotte eine große Reise bloß mit etwas Zwiebeln *) und Brodt machte.

Das in Bengal zum Schiffsgebrauch eingesalzene Rind- und Schweinfleisch ward bald verzehrt, welches vermuthlich davon herrührte, daß man die Knochen nicht abgesondert hatte.

Kokosnüsse werden bei Millionen von den Inseln **Nikobar** und **Karnakobar** nach Pegu gebracht, und dort zu zehn bis zwölf Rupien das Hundert

*) Anmerkung des Uebers. Dies waren aber wahrscheinlich keine gewöhnliche Zwiebeln, sondern die Zwiebelähnliche Wurzel vom Christwurz, (Orobus tuberosus L.) welche die Hochländer Cormail nennen, und schon im Kriege oder auf weiten Reisen von ihren Vorfahren zu der Römer Zeiten als Nahrungsmittel gebraucht ward.

dert verkauft, da sie weit besser als die in Pegu wachsenden sind. Man bringt auch ganze Ladungen kleiner Krabben, (Shrimps) die in einen Teig geschlagen und an der Sonne getrocknet werden, in großen Booten nach Avà, der Hauptstadt von Pegu, wo man sie Blatschong oder Bartytschông nennt. Man findet diese Krabben in ungeheurer Menge am Ausflusse tiefer schlammichter Ströme auf der Ostküste vom Meerbusen von Bengal.

Seeleuten sollte auch Thee gereicht werden, der zwar auf dem Lande bei schwer arbeitenden Leuten mit Bier nicht zu vergleichen ist, aber zur See als ein kühlendes und verdünnendes Getränk vielen Nutzen stiften kann, da vorzüglich auf Kriegsschiffen oder Ostindienfahrern selten schwere Arbeiten vorfallen. Thee hat ausserdem den Vortheil, daß er die Matrosen oft von hitzigen Getränken abhält. Kaffee und Schokolade thun das nämliche. Bei schwerer Arbeit kann etwas Brantewein mit Thee vermischt werden.

Mit gesalzenen Tamarinden kann man Fische vollkommen gut aufbewahren. Die Laskaren brauchen gesalzene Tamarinden sehr häufig, und die Dandys (Bootsleute) in Bengalen verrichten ihre schwersten Arbeiten bei Gemüse, etwas Fisch und Wasser.

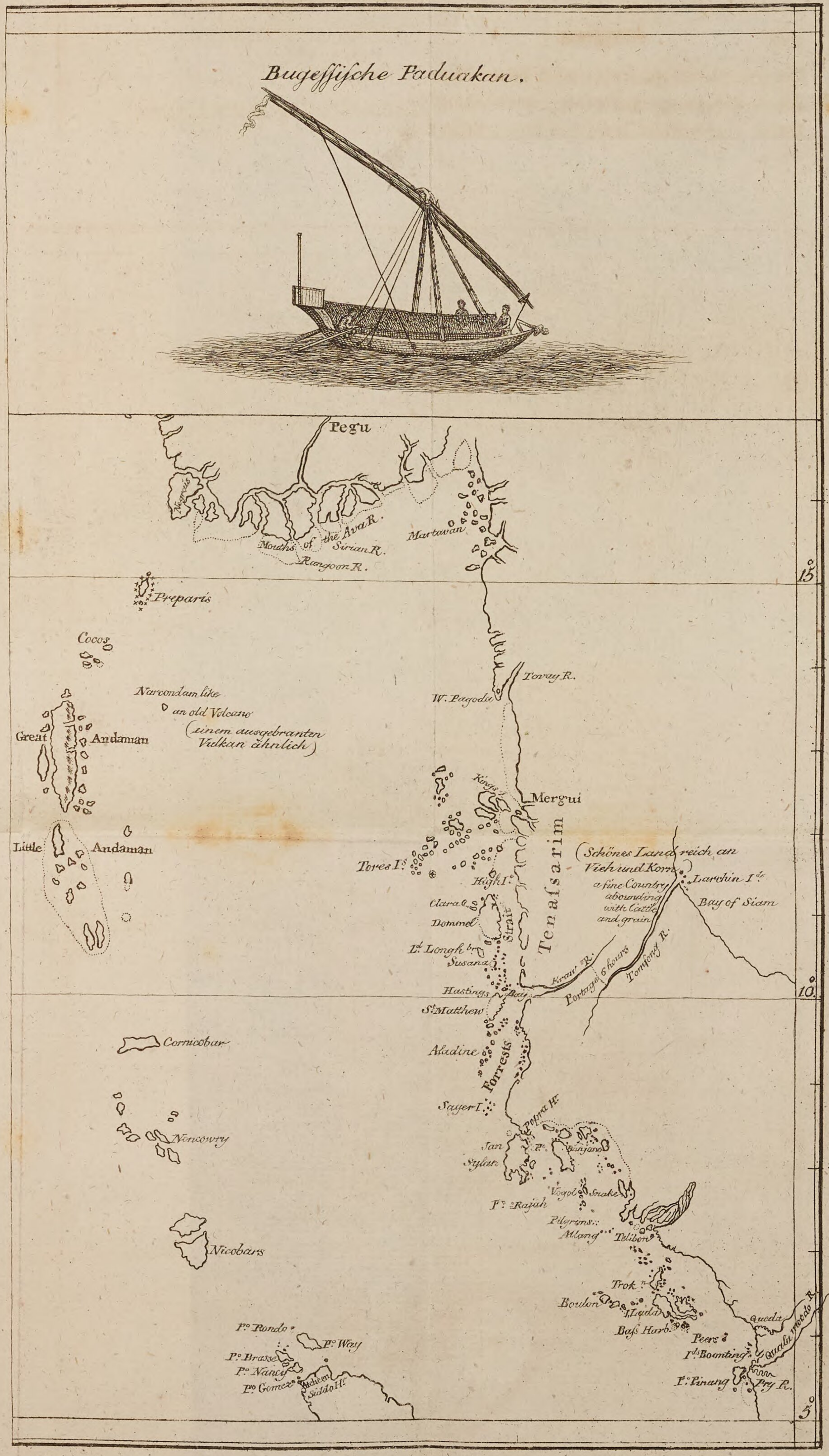
Wasser. Ueberhaupt essen unsre Matrosen zu viel Fleisch und zu wenig Gemüse, wovon ihnen mit weit wenigern Kosten doch hinreichend geliefert werden könnte.

Mit Zucker eingekochte Tamarinden sollten zollfrei eingeführt werden können; aber da sie mit Brantewein vermischt guten Schrob machen, so könnte man sie, um den Zuckerzoll nicht zu schmählern, mit Salz vermischen. Verstünde man dies in Westindien, so könnte es von den Zollbedienten geschehn, so wie sie Rus unter das zum Dünger bestimmte Salz mischen.

Hamburg,
gedruckt von Carl Wilhelm Meyn, Eines Hochedlen und Hochweisen Raths Buchdrucker.

STAATSBIBLIOTHEK BAMBERG

KARTE von dem MERGUI ARCHIPELAGUS.
und den übrigen Inseln
auf der Ostseite
des bengalischen Meerbusens.
Poppra Harbour
JAN SYLAN
commonly called (gewöhnlich) Junk Ceylon
Pº Panjang
Sisters
W. Cappal
Ragged I.
Woody I.
Sq. Canister
Bishop & Needles
Tellore
False Tellare
N.W. Canister
S.E. Canister
above Water
Nº Vogol
Woody Vogol
S. Vogol
Button & Heel
Dog I.
Rajah, high (hoch)
Two Brothers
Pilgrims
Attang
above Water
Trang Hills
Telibon I.
Panjang Pandang Pº not far from Songoro in the Gulph of SIAM 2 days only by report (unweit Songoro etc.)
Vide Directory.
Telaga Toojoo
Two Canisters
Rough Saddle
Sq. Canister
N.E. Hump
S.W. Hump
Turtle I.
Three Hill I.
Rock above water hereabout
(Klippe über Wasser hier herum)
Dangerous Rocks
Lada Peak
Lancawa Peak
(nicht gemessen) not Surveyed
not Surveyed
(nicht gemessene Küste)
Dangerous Rocks (gefährliche Klippen)
Hummock I.
Purlis
Alister
QUEDA
Sungy Salla
Islet
Peers
Pº Boutong
Qualo moodo, bad bar
Pey R. smooth bar
PINANG
mud bank
Atschinische Koley.


Bugessische Paduakan.
Pegu
Mouths of the Ava R.
Sirian R.
Rangoon R.
Martavan
Preparis
Cocos
Narcondam like an old Volcano (einem ausgebrannten Vulkan ähnlich)
Great Andaman
Little Andaman
Tavay R.
W. Pagoda
Mergui
Tores Iˢ
High Iˢ
Tenasserim
(Schönes Land reich an Vieh und Korn) a fine Country abounding with Cattle and grain
Larchin Iᵈ
Bay of Siam
Clara
Dommel
Lᵈ Longh
Susana
Hastings
Sᵗ Matthew
Aladine
Forrests Strait
Sager I.
Carnicobar
Noncowry
Nicobars
Jan Sylan
Pᵒ Rajah
Pilgrims
Attang
Telibon
Trok
Boulon
Lada
Bass Harb.
Peers
Pᵒ Boutong
Pᵒ Pinang
Queda
Pry R.
Pᵒ Rondo
Pᵒ Way
Pᵒ Brass
Pᵒ Nancy
Pᵒ Gomez

CHARTE
von der Reise
der TARTAR GALLEY 1774
mit denen
von
Noquedah Jnanki zu Queda
im Jr. 1782.
hinzugefügten Nahmen
in bugesischer Schrift.
PELIU oder PALAOS INSELN.
Cpt. Wilson legt
die Pelju Inseln
unter dem 135°
BUGESSISCHES ALFABET
Die Aussprache wird durch folgende Zeichen verändert Z.E. mit dem Buchstab pa
Erklärung der Zeichen.
R - River oder Fluss
Hr. Harbour oder Hafen
Pt. Point oder Spitze
Hill - Berg
or - oder
SOOLO ARCHIPELAGUS (nach Dalrymple)
Hol-ländisch
Gunong Tellu oder Tominee Bay
Sewa oder Buggess Bay
wenig bewohnt
CERAM I.
Batchian I.
Waygiou
Salwathy I.
Mysol I.
Oby
Bouro
Amboyna
Banda
Balabak
Balambangan
Banguey
Ternate
Tidore
Morty
Hoch Land
Hinreise
Rückreise
Rückfahrt
Equator
Kleine Paternoster, Balabalakan genannt.
Das Boot des Northumberlands Capt. Ries von den Kannibalen abgeschnitten 1782.
Länge Östl. von Greenwich
Wonim Hochland
Rossengen
Pingeling sc.

Bayerische StaatsBibliothek

Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Forrest, Thomas

Kapitän Thomas Forrests Reisen ... Theil ein Auszug aus dem Englischen ;
mit Karten

Bd.: 2

Hamburg 1793

Bamberg, Staatsbibliothek -- Geogr.it.o.485(2
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11449856-6